coches TV
Altaqama
Coches
AÑO XXI
PRUEBA ECO: TOYOTA C-HR 220PH
Primer plug-in, con 62 km EV
PRUEBA
MERCEDES-AMG
585 CV
GT 63
4MATIC+ COUPÉ
Y SIN EMBARGO ES FÁCIL DE LLEVAR
5954 MPZ
115 CV
4574 MSF
CONTACTO
Hasta 503 CV
+750 km de autonomía
La berlina de los aros se pasa a eléctrica AUDI A6 e-tron
PRUEBA ECO
5,3 l/100 km
VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI DSG7 Renovarse o morir
HYUNDAI SANTA FE CONTACTO
A la altura de los Premium
AVANCE
FORD CAPRI
Nueva singladura SUV y eléctrica
286 o 340 CV
Híbrido y PHEV
6,6 l/100 km
5,8 l/100 km
215 CV
183 CV
COMPARATIVA ECO
HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 4X4 vs. FORD KUGA 2.5 FHEV AWD
Renovados y más enfrentados que nunca en híbridos
CON LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA
Nº 261 • 3,99€

Bienvenido a la conducción envolvente.

Nuevo Audi
Q6
e-tron

Con pantallas digitales panorámicas y hasta 639 km de autonomía (WLTP).

Los grandes avances ocurren cuando alguien se replantea lo que el resto da por sentado. Así nace el nuevo Audi Q6 e-tron, un automóvil que inaugura un nuevo lenguaje de diseño interior que pone al conductor en el centro. Su futurista habitáculo, con tres pantallas digitales panorámicas OLED, desde el que se controlan sus extraordinarias prestaciones lo convierten en el nuevo referente de su categoría. Un vehículo eléctrico con una impresionante autonomía de hasta 639 km (WLTP)[1], capaz de recorrer hasta 255 km con tan solo 10 minutos de carga[2]. Bienvenido al futuro de la movilidad eléctrica.

Audi A la vanguardia de la técnica.

[1]La autonomía varía entre 540 y 639 kilómetros dependiendo del equipamiento seleccionado del vehículo. [2]En estaciones de carga alta potencia. El Audi Q6 e-tron puede cargarse del 10% al 80% en 21 minutos en estaciones de carga de alta potencia, dependiendo de la respectiva motorización. Emisiones combinadas de CO_2: 0 g/km. Consumo eléctrico combinado eléctrico: 17,0-19,4 kWh/100 km.

Navigation
Radio
Settings
Legal

sumario

Nº 261 • AÑO XXI

36. COMPARATIVA ECO

AUDI Q8 e-tron 55 S line vs. MERCEDES-BENZ EQE 500 4MATIC SUV EDITION

Mano a mano entre dos grandes SUV eléctricos. La firma de los cuatro aros actualizaba hace poco este portaestandarte estrecho rival del modelo de la estrella. 408 CV y 577 km de rango frente a 408 CV y 593 km. No se pierda el desenlace...

52. PRUEBA ECO

LEXUS UX 300H F SPORT

Puede no parecerlo, pero el crossover compacto nipón ha cambiado mucho: se siente más reactivo porque es algo más potente y el cambio automático acompaña más. También mejora otros como el mulimedia y el equipamiento.

86. PRUEBA

BENTLEY FLYING SPUR V8 S

Pasa por estas páginas en prueba a fondo uno de los sedanes más exclusivos del planeta, una máquina semi artesanal que, en esta dinámica variante, fija 549 CV con prestaciones de altura.

editorial

Como indica la DGT en su página web, desde el pasado mes de julio los vehículos de nueva matriculación en la Unión Europea deben equipar de serie un paquete de sistemas de asistencia y ayuda al conductor (ADAS) ampliado. De hecho, estos ADAS ya son obligatorios en la UE para todos los vehículos de nueva homologación desde julio de 2022. Con este movimiento, la autoridad comunitaria intenta salvar 25.000 vidas y evitar 140.000 lesiones graves hasta 2038. Al parecer, distintos estudios estiman que, si todos los vehículos equipasen de serie estos sistemas, se podrían prevenir aproximadamente el 40% de todos los siniestros de tráfico, el 37% de todas las lesiones de consideración y el 29% de todas las muertes relacionadas con los accidentes viales. Los nuevos sistemas obligatorios son: frenada automática de emergencia, mantenimiento de carril, detección de marcha atrás, asistente inteligente de velocidad, control de crucero adaptativo, detección de fatiga y atención, aviso de cinturón de seguridad en plazas traseras, lector de señales, el llamado Event data recorder (o caja negra) y, ojo, la preinstalación del Alcolock (el equipo completo evitará el arranque a conductores ebrios). Eso sí, la medida deja por el camino mitos como el Fiat 500 Hybrid, entre otros.

Eduardo Cano

ADEMÁS...

6. **Contacto:** Audi A6 e-tron
10. **Prueba:** Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé
22. **Dossier**: Audi A5 vs. rivales
28. **Contacto:** SEAT Tarraco
30. **Concept Car**: Polestar Concept BST
34. **Avance:** Ford Capri
44. **Prueba ECO:** Lexus LM 350h Luxury 4 plazas
58. **Prueba ECO:** Volkswagen Golf 1.5 eTSI 115 CV DSG7 50 Aniversario
66. **Contacto:** Hyundai Santa Fe
68. **Avance:** Land Rover Defender OCTA
70. **Prueba:** Škoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4
78. **Prueba ECO:** Alfa Romeo Tonale PHEV Q4 Tributo Italia
84. **Contacto:** Mercedes-AMG GLE 53
94. **Avance:** Karma Revero
96. **Prueba ECO:** Toyota C-HR 220PH Advance
104. **Comparativa ECO:** Ford Kuga ST-line X 2.5 FHEV 183 CV AWD vs. Hyundai Tucson N Line Style 1.6T HEV 215 CV 4x4
112. **Fuera de serie**
114. **Mercado**
115. **Guía de precios**

BÚSCANOS EN: TikTok coches.net

Altagama MOTOR Editor Motor: Martín Gabilondo • Dirección: Francisco José Fernández (altagama@grupov.es) • Redactor jefe: Eduardo Cano • Redacción: José Antonio Gómez, Javier Lorente • Colaboradores: Andrés Izquierdo, Luis Vilchez, Víctor M. Fernández, Manuel Cano y Gregorio Aragón • Fotógrafos: Luis Francés, Alberto Matías y Marcos Delgado • Coordinadora Editorial: Elena Systeva • Fotografía: FYP Photo • Director publicidad área motor: Miguel Ángel Aguado • Publicidad (Bolsa): Olga Segura • Diseño de Publicidad: Silvia Pérez y Carlos González • Secretaria de redacción: Nieves Martín

GRUPO V Editor: Martín Gabilondo Viqueira • Director Comercial: Sergio Herráez • Director de producción y distribución: Martín Gabilondo Sánchez • Directora financiera: María Pérez Acín • Director de Arte: Javier Corral • Redacción, publicidad y suscripciones: C/ Valportillo Primera, n.º 11 - Tel. 91 662 21 37 - Fax 91 662 26 54 28108 Alcobendas (Madrid) suscripciones@grupov.es - www.grupov.es E-mail: altagama@grupov.es • Publicidad Alemania: MSI - Media Service International GmbH - khg@media-service-international.de • Imprime: Rotocobrhi • Distribuye: SGEL. •Depósito Legal: M-49389-2002 • ISSN: 2254-9897 Controlado por

Precio: 3,99 euros (IVA incluido)
Precio en Canarias: 4,14 euros (sobretasa aérea)

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V.

Nuevo Ford Puma® Híbrido

Para la ciudad que amas.
Para la ciudad que odias.

Por **151**€/Mes

Con 4 años de mantenimiento y garantía*

Entrada 9.050€ / Cuota final 13.522€

*En los términos señalados en ford.es

Ford | ACERCANDO EL MAÑANA

Gama Ford Puma sin opciones: Consumo WLTP ciclo mixto de 4,5 a 6,7 l/100km. Emisiones de CO2 WLTP de 121 a 141 g/km, medidas conforme a la normativa vigente. Las emisiones de CO2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado.

Nuevo Puma Titanium 1.0 EcoBoost MHEV 92kW (125CV). La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 15.000 kms/año. **Precio Final Financiando 23.888,79€. Importe total del crédito 14.838,79€. Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 5.931,21€. Comisión de apertura 0€. TIN 10,25%. TAE 10,75%. Importe total adeudado 20.770€. Precio total a plazos 29.820€. Precio de adquisición al contado 24.992,23€.** Sistema de amortización francés. La oferta incluye Ford Protect y Ford Protect Mantenimiento a 4 años o 60.000 km (lo que antes suceda), con garantía comercial adicional extendida y las revisiones oficiales según los intervalos de mantenimiento pautados por Ford, sujeto a los términos y condiciones aplicables al contrato ofrecido por Ford España, S.L. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta el 30/09/24. No compatible con otros dtos.

AUDI A6 e-tron

¡Cómo hemos cambiado!

Audi presenta su nueva berlina grande, la nueva generación A6... aunque nada tiene que ver con el que conocíamos. Mecánica 100% eléctrica, mayor tamaño, más de 750 km de autonomía... Este es el futuro de los cuatro aros.

Eduardo Lausin

Menudo cambio está afrontando Audi! No me refiero solo a diseño, pues ha estrenado nuevo lenguaje (iniciado por el Q6 e-tron), sino a la configuración de gama. Como se anunció luego de la presentación del nuevo A5, desde ya los modelos con número impar serán térmicos y los de número par, eléctricos. Así es fácil saber que este nuevo A6 es 100% eléctrico, de modo que decimos adiós a la berlina tradicional de la casa con motores gasolina/diésel, hueco que quedará presumiblemente cubierto por la futura generación A7.

Súper aerodinámico

Ahora bien, este nuevo A6 e-tron no es un eléctrico cualquiera. Es toda una berlina de 4,9 metros de longitud que viene a competir con

Las claves

- Nueva generación A6
- Carrocerías Sedán y Avant
- 100% eléctrico de 381 y 551 CV (S6)
- Batería de 100 kWh (netos) y más de 750 km de rango
- Nueva plataforma PPE y aerodinámica con C_x de 0,26
- A la venta en septiembre desde 81.000 €

Salpicadero digital de serie. Opcionalmente puede instalar una tercera pantalla para el copiloto.

BMW i5, Mercedes-Benz EQE o Tesla Model S. Frente a ellos, destaca por varios motivos. El primero es la aerodinámica, con un C_x de solo 0,21, excelente. Y el segundo, que también ofrece una variante familiar Avant (solo el BMW lo hace). Eso sí, el maletero de esta segunda declinación, con 502 litros, apenas aventaja a la berlina, que dispone de portón tipo Sportback en lugar de la clásica portezuela sedán.

Otro aspecto singular es la eficiencia. El A6 e-tron equipa una nueva generación de motores eléctricos de bajo consumo, tanto que alcanza a homologar un gasto inferior a 14 kWh/100 km en el mejor escenario. De momento hay dos propuestas: una de acceso, con tracción trasera y 381 CV, y otra deportiva S6 con tracción total y un pico de potencia de 551 CV, si bien la gama se ampliará. En todo caso, este eléctrico ya presume de una autonomía de hasta 750 km gracias a una batería de 94,9 kWh útiles. Si esto no fuera suficiente, puede reabastecerse a un ritmo máximo de 270 kW, que se consiguen gracias a la arquitectura de 800 V sobre la que se basa esta nueva plataforma PPE. En otras palabras, recupera más de 300 km en solo 10 minutos. A este respecto, en caso de que el cargador

S6 e-tron sportback

Kxm mflkm nxlm nlxkmb nlñkxm nlkm xlknm xñlknm xlknm ñlkm nñlxbm nlxm bnñlkm xñlnkm x

Desde ahora los Audi con números pares serán eléctricos y los impares, térmicos.

no fuera compatible con un sistema de 800 V dispone de una función llamada 'bank charging', que divide virtualmente la batería en dos y carga ambas partes a 400 V a un máximo de 135 kW.

Máximo confort

Al margen de la técnica, el nuevo A6 e-tron es un auténtico coche de lujo. Su tamaño exterior permite un buen posicionamiento de los elementos interiores y, aunque la cabina va muy baja, ofrece mucho espacio para cuatro pasajeros de gran tamaño. El habitáculo hereda la imagen de los nuevos Audi, particularmente la del Q6 e-tron, que comparte plataforma con este. Pero también la flamante arquitectura electrónica, la más avanzada en la marca germana. Esto incluye un multimedia curvado superpanorámico que acoge dos pantallas, de 11,9" para la instrumentación y de 14,5 para el infoentretenimiento. Este último, basado en Android, presume de inteligencia artificial, actualizaciones online (u OTA) y un rendimiento mejorado gracias al intercambio de información entre las diferentes centralitas del coche. Para terminar, rescata todo el arsenal de seguridad y confort habitual en los Audi de nueva planta.

La gama A6 e-tron, incluidos los Avant y S6, llega al mercado en septiembre a un precio que arranca en 81.000 €. □

La frenada regenerativa genera picos de hasta 220 kW de potencia

El maletero alcanza 503 litros; suma otro de 27 delantero.

El S6 es, de momento, el único con tracción quattro.

EL A6 e-tron, EN VIVO

Hemos tenido el privilegio de conocer antes que nadie esta nueva generación A6 en vivo y en directo. Se trata de un vehículo de muy gran tamaño y perfil muy aerodinámico, incluida en variante Avant, que más que por enfoque familiar apuesta por la silueta shooting brake. Es un automóvil amplio por dentro, salvo el maletero en la citada variante familiar, que no aporta demasiado salvo formas algo más cúbicas y, quizá, aprovechables. De un primer vistazo la calidad me ha gustado, con buen encaje de piezas y juego de materiales, a priori lo que se espera en un producto con su elevado posicionamiento y precio. Otro elemento a destacar son los retrovisores digitales, que ahora integran mejor la pantalla en el salpicadero. Por cierto, Audi dice que con ellos aumenta hasta 7 km el rango por recarga. A la espera de poder ponernos a sus mandos, estoy deseando conocer cuán eficiente es este conjunto mecánico que promete más de 700 km de rango.

LEXUS UX 300h
Afinado en cada detalle

Nuevos sistemas multimedia, en pantallas de 8 o 12,3", más rápidos y fáciles de utilizar, e inédita instrumentación digital personalizable.

Máxima calidad en el habitáculo, con revestimientos y tapizados a base de materiales nobles y ajustes rigurosos. Estrena colores de carrocería.

El crossover Premium UX, uno de los modelos más vendidos de Lexus en Europa, estrena una importante actualización de motorizaciones, sistemas de seguridad y otros. Los cambios acentúan la dinámica de conducción de un vehículo diseñado y desarrollado para combinar sensación de seguridad y flexibilidad.

La gama incorpora el nuevo híbrido autorrecargable UX 300h (relevo del UX 250h) junto al eléctrico UX 300e. El UX 300h híbrido autorrecargable mantiene el consolidado motor de gasolina 2.0 y adopta funciones de quinta generación de la tecnología híbrida de Lexus para incrementar potencia y rendimiento. Introduce una inédita batería de ion de litio de 222 V y 60 celdas más eficiente, rediseña el inversor e incrementa un 8% la potencia total del sistema, hasta 199 CV. En versión de tracción total incorpora nuevo motor eléctrico trasero 6 veces más enérgico (30 kW y 84 Nm), que también actúa como generador para el sistema de frenado regenerativo incrementando la energía cinética que se acumula al frenar o decelerar para cargar la batería híbrida.

Por su parte, la optimización del nivel de asistencia del motor eléctrico para sincronizar la velocidad de motor y vehículo genera una sensación de aceleración más lineal e inmediata. El sistema híbrido puede apagar el propulsor de gasolina para funcionar eléctricamente hasta 115 km/h.

Chasis optimizado

El UX 300h acelera de 0-100 km/h en 4 décimas menos (8,1 segundos, 7,9 el 4x4) y depara consumos de 5-5,6 l/100 km. Trabajos en el chasis han conseguido que el desplazamiento de la carrocería amortigüe mejor en curvas cerradas, con una postura aún más estable al frenar, y la rigidez de la carrocería ha aumentado al incorporar nuevo soporte de radiador y refuerzo del panel posterior inferior.

La seguridad Lexus Safety System +3 gana enteros al añadir nuevas funcionalidades

Más insonorizado, recibe cuadro personalizable Lexus Digital Cockpit de 12,3" (según acabado) y avanzados multimedia Lexus Link Connect (pantalla táctil de 8") y Lexus Link Pro (de 12,3, desde el acabado Relax), más fáciles de usar, con más potencia de cálculo y respuesta más rápida.

Por último, la seguridad Lexus Safety System +3 añade nuevas funcionalidades: Asistencia proactiva a la conducción, luces de frenado de emergencia que encienden automáticamente a gran velocidad (ante riesgo de colisión con un vehículo que se acerque por detrás), reconocimiento facial Driver Monitor para supervisar la atención del conductor (que de no reaccionar llegaría a ralentizar suavemente la marcha hasta detenerse de forma controlada, con las luces de emergencia encendidas, gracias al nuevo Sistema de parada de emergencia)...

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+ COUPÉ

Más GT que nunca

El producto más puro de AMG, el GT, ha evolucionado tanto que cambia por completo su concepto. Esta segunda generación viene con tantas novedades que puede catalogarse de un antes y un después en no pocos aspectos. Así es su versión, hasta el momento, más radical.

Eduardo Lausín Paloma Soria

EURO NCAP
NO DISPONIBLE

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+ COUPÉ	
Tipo de motor	**Gasolina, 8 cilindros en V, turbo**
Cilindrada	**3.982 cm³**
Potencia máxima	**585 CV entre 5.500 y 6.500 rpm**
Par máximo	**800 Nm entre 2.500 y 5.000 rpm**
Velocidad máxima	**315 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**3,2 segundos**
Precio base	**220.416 €**
Gama desde	**142.175 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Diciembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

Esta es la segunda generación del Mercedes-AMG GT. Parece obvio a simple vista: más o menos guarda las proporciones de su antecesor. Sin embargo, es un coche radicalmente distinto, empezando por sus dimensiones: es más largo, más alto y más estrecho. Y esto es solo el comienzo.

Mercedes-Benz ha decidido reorganizar su gama, y varios modelos con sello AMG han evolucionado para adaptarse. Un buen ejemplo es el SL, que por primera vez en la historia es un producto exclusivo de AMG. ¿Y por qué menciono al SL? Sencillamente porque este nuevo AMG GT es la variante de techo metálico fijo de aquél. Entiéndame lo que digo, hay diferencias estructurales, claro, y hasta de diseño, pero son esencialmente el mismo vehículo.

VALORACIÓN

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+ COUPÉ

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

De hecho, muchas de las novedades con las que nos sorprendía el SL están también aquí presentes.

Muy perfilado

Por partes. Empecemos por el diseño, que en este caso comparte con el SL las formas básicas. Ahora bien, frontal y trasera son nuevos, creando un perfil más aerodinámico. Y muy llamativo, por cierto. Como en el anterior GT, este también cuenta con aerodinámica activa, con alerón trasero (configurable en 5 posiciones) y una pieza móvil en los bajos del frontal que genera un efecto Venturi.

El habitáculo, por contra, no esconde sus orígenes: es básicamente el del SL. Me refiero al diseño global, calcado salvo por un detalle, el multimedia, que no se puede ajustar en inclinación (en el SL lo hace para evitar reflejos con la capota abierta). Pero me refiero también a la configuración de asientos: este nuevo GT es, por primera vez, un cuatro plazas. En realidad, es un biplaza al que cabe añadir dos plazas traseras opcionalmente, lo que refuerza su espíritu GT y lo acerca a algunos de sus principales rivales, como los Porsche 911 y Maserati GranTurismo. Y esto resulta de lo más interesante, no por las dos plazas adicionales, que son inútiles para un ser humano de talla normal y hasta para niños, sino porque vienen con anclajes ISOFIX para sillitas y porque son abatibles, lo que aumenta el tamaño del maletero de 321 a casi 700 litros. El nuevo AMG GT es así más práctico que nunca. Más GT que nunca.

Dos opciones caras pero muy efectivas, las llantas forjadas de 21" y los frenos cerámicos.

Un motor bruto

Claro que AMG no ha trabajado únicamente en hacer de su deportivo un coche más polivalente, también ha mantenido la esencia deportiva al máximo. Al menos así lo demuestra su motor, el sempiterno 4.0 V8 biturbo que en esta ver-

La iluminación LED digital proyecta líneas y señales de aviso sobre la calzada. Es de serie.

Alerón trasero retráctil: cinco posiciones. Se apoya en una pieza móvil en los bajos delanteros.

sión 63 genera los mismos 585 CV del anterior AMG GT R. Ha experimentado algunos cambios, pero ninguno afecta al rendimiento. De hecho, este es mucho más rápido que el mencionado GT R, gracias a otra de las novedades de la nueva generación: la tracción total, de serie en toda la gama, salvo en el de acceso GT 43 (propulsión trasera). Y merece la pena hacer mención a este porque emplea, por primera vez en el modelo, un cuatro cilindros, como en el SL.

Volviendo al V8 que nos ocupa, sigue siendo tan bestia como siempre. Aún no logro comprender cómo AMG ha creado una mecánica tan grande que suba tan rápido de vueltas. Se siente ligera y reactiva, aunque por el camino haya perdido parte de su encanto sonoro. Me explico: suena a gloria, pero hay una parte emulada o amplificada que no me termina de convencer.

Atada a esta mecánica figura una transmisión automática de nueve relaciones a la altura del conjunto. Es rápida y muy

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+ COUPÉ

LO MEJOR
- Polivalencia
- Motor V8
- Comportamiento dinámico/confort

LO PEOR
- Consumo alto
- Sonido amplificado mejorable
- Plazas traseras anecdóticas

El multimedia digital configurable es de los mejores del mercado. Ofrece multitud de vistas y muestra muchísima información.

La mayoría de asistentes a la conducción avanzados son de serie en este modelo.

Mando satélite configurable a la izquierda del volante. Muy práctico en marcha.

Mando satélite a la derecha del volante como selector de modos de conducción. Hay uno configurable.

Bien equipado, de serie incluye cargador inalámbrico para dispositivos móviles.

El multimedia en vertical de 11,9" tiene una calidad excelente. Allí se muestran incluso los datos de telemetría. Una virguería tecnológica, claro está, con conectividad a Android y a Apple.

Las plazas traseras son opcionales, pero no caben personas ni de pequeño tamaño. Lo bueno es que son abatibles y abren un hueco de carga de 670 litros.

efectiva, especialmente en su modo más deportivo, que da un pequeño tirón entre marcha y marcha y nos introduce en un ambiente de carreras. La única pega a este respecto es que, en ocasiones, tarda en interpretar cuántas marchas debe reducir. Nada grave, sobre todo porque hay tantos modos de conducción que basta girar una pequeña ruleta para modular su forma de trabajo, desde una más suave a otra más agresiva.

La gama AMG GT se configura con mecánicas de 8 cilindros y, por primera vez, también de 4.

Un auténtico GT

Pero cuando afirmo que este AMG GT es más GT que nunca, no es solo por todo lo anterior, también por la puesta a punto de su chasis. Este modelo se ha caracterizado siempre por su rudeza, desde la dirección hasta la suspensión. Era, desde su lanzamiento, un auténtico deportivo que incluso daba miedo conducir a ritmo muy elevado. Con este nuevo GT todo aquello se ha pulido.

Sigue manteniendo un carácter muy deportivo; de hecho, este 63 incluye de serie el paquete AMG Dynamic Plus con amortiguación adaptativa, soportes dinámicos de motor y diferencial autoblocante con regulación electrónica en el eje trasero. Esto se suma a la dirección al eje trasero y a unos interminables frenos cerámicos opcionales, elementos que demuestran que es un coche también dispuesto a entrar en circuito.

El resultado es excelente. Vira muy plano, la dirección da más confianza y el agarre es superlativo. No es tan radical como antes, vale, pero al mismo tiempo permite rodar más rápido. Es un chasis muy noble, que no da sustos, no al menos si no nos acercamos al límite, más alto que nunca.

De paso, también es más confortable que su antecesor: en este sí da gusto ver pasar los kilómetros, por postura de conducción y asientos, por aislamiento y por calidad de rodadura, que sin llegar a ser de las mejores ha ganado enteros frente al anterior. ◻

EL PROBADOR OPINA

Es un coche totalmente nuevo y, en esencia, un SL con techo. Pero, sobre todo, ahora es un auténtico Gran Turismo, más cómodo y práctico, también más rápido y efectivo. Un concepto mucho más parejo a lo que ofrecen sus alternativas de Porsche y Maserati.

FICHA TÉCNICA

MERCEDES-AMG GT 63 4MATIC+ COUPÉ

PRECIO: 220.416 €
LANZAMIENTO: Diciembre de 2023

El consumo medio global es muy elevado, como era de esperar, de unos 15 l/100 km

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	3.982 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	585 CV entre 5.500 y 6.500 rpm
Par máximo	800 Nm entre 2.500 y 5.000 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total 4MATIC+
Caja de cambios	Automático multidisco y 9 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 390 mm (del.) y de 360 mm (tras.)
Neumáticos	295/35 R20 (del.) y 305/35 R20 (tras.)
Llantas	10,5 x 20 (del.) y 11 x 20 (tras.) pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	315 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,2 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	14,1 l/100 km
Emisiones (CO_2)	319 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.728 / 1.984 / 1.354 mm
Distancia entre ejes	2.700 mm
Nº de plazas	2 (2+2 opcional)
Peso en vacío	1.970 kg
Depósito de combustible	70 litros
Capacidad de maletero	321 litros

CONTACTO

MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.
Avda. de Bruselas, 30 - Polígono Arroyo de la Vega
28108 Alcobendas (Madrid)

Página Web:	www.mercedes-benz.es
Telf. atención al cliente:	91 484 60 00
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; frenada de emergencia automática; lector de señales de tráfico; control de velocidad de crucero adaptativo; amortiguación adaptativa; control de ángulo muerto; iluminación LED digital; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión 360º; aparcamiento asistido; diferencial trasero autoblocante; dirección en eje trasero; selector de modos de conducción; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 11,9"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisores interior y exterior izquierdo fotocromáticos; asientos delanteros y volante de ajuste eléctrico; asientos delanteros calefactables; entrada y arranque sin llave; sonido Burmester y llantas de 20". **OPCIONES** Pintura Manufaktur (1.792 €); paquete de asistencia a la conducción: incluye asistente de distacia, asistente de parada de emergencia y de atascos y PRE-SAFE Plus (3.631 €); asientos traseros (2.389 €); frenos cerámicos AMG (11.199 €); asientos AMG Performance (1.819 €) y techo panorámico (1.344 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es bastante completa, aunque el pquete de asistentes es muy interesante. Los asientos deportivos agarran muy bien y no son del todo incómodos en largos trayectos.

LOS RIVALES

MASERATI GRANTURISMO TROFEO — 253.000 €

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros en V, turbo
Cilindrada	2.992 cm³
Potencia máxima	557 CV a 6.500 rpm
Par máximo	650 Nm a 3.000 rpm
Velocidad máxima	320 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,5 segundos
Consumo combinado	10,2 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.966 / 1.957 / 1.353 mm
Capacidad de maletero	310 litros
Nos gusta	Prestaciones y exclusividad
No nos gusta	Precio elevadísimo

PORSCHE 911 CARRERA 4 GTS COUPÉ — 207.444 €

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 6 cilindros bóxer, turbo
Cilindrada	3.591 cm³
Potencia máxima	541 CV
Par máximo	610 Nm
Velocidad máxima	312 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3 segundos
Consumo combinado	10,5 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.553 / 1.852 / 1.303 mm
Capacidad de maletero	135 litros
Nos gusta	Prestaciones y etiqueta ECO
No nos gusta	Maletero

JEEP AVENGER e-HYBRID

La versión a considerar

Jeep ya cuenta en la gama Avenger con la nueva variante e-Hybrid que, por distintos motivos, es de las más interesantes,. Y es que aporta una avanzada tecnología y mejoras sustanciales de producto. Se sirve de un motor MHEV 1.2 T que combina la inédita transmisión automática de doble embrague e-DCS6 y seis velocidades. Gracias a una batería específica que recarga en circulación, este eficiente conjunto híbrido brinda par adicional a bajas velocidades y una reducción del consumo del 13% (media de 4,9 l/100 km).

De hecho, en trayectos urbanos el nuevo Avenger e-Hybrid avanza más del 50% del tiempo de forma totalmente eléctrica, lo que garantiza una experiencia de marcha excepcional mientras merma emisiones de CO_2 (de 111 a 114 g/km). En la práctica, la mecánica eléctrica actúa por debajo de 30 km/h, alcanzando hasta 1 km de autonomía en ciudad y vías extraurbanas manteniendo una conducción regular, o bien cuando el conductor suelta el pedal del acelerador en condiciones estabilizadas o yendo cuesta abajo, incluso en autopista, ahorrando así combustible.

Con etiqueta ambiental ECO, la clave de su rendimiento radica en la armoniosa sinergia entre el motor turbo de combustión 1.2 de 3

Entorno de alta calidad y puesto de conducción ergonómicamente estudiado en el que no faltan numerosos huecos vaciabolsillos.

cilindros (100 CV), la batería de ión litio de 48 voltios y el innovador cambio e-DCS6, que integra el motor eléctrico de 21 kW, un inversor y la unidad de transmisión central (trabajan conjuntamente optimizando la eficiencia).

Disponible en acabados Longitude, Altitude (con pantalla multimedia de 10,25", faros full LED, control de crucero adaptativo, llantas de 18" y luz interior ambiente RGB) y Summit, el nuevo Avenger e-Hybrid asegura un 0-100 km/h de 11 segundos.

Es más, la entrega de par casi instantánea del motor eléctrico optimiza el rendimiento del propulsor de combustión, sobre todo ante reinicios, pues mitiga el efecto 'turbolag' con una rápida reacción del acelerador. Y en modo eléctrico puro solo activa la mecánica de combustión si se requiere empuje extra.

Mucho más

El nuevo Avenger e-Hybrid estrena techo panorámico Open-Air Sky Roof e introduce asiento de conductor con ajustes eléctricos y función masaje, tapizado de cuero y otras mejoras como emblemas específicos y, en el puesto de mando, panel de instrumentos digital e-Hybrid de 7" con información MHEV (modo de conducción, información sobre el estado del motor, lecturas del medidor de potencia...) o de 10,25, según terminaciones. También equipa levas de cambio en el volante, para la selección manual/secuencial de las marchas. □

En ciertos momentos de la circulación, el Avenger e-Hybrid avanza de forma totalmente eléctrica

Techo panorámico Open-Air Sky, novedad al hilo del Avengener e-Hybrid.

PEUGEOT 308

El mejor es multienergía

El compacto mejor hecho en la dilatada trayectoria de Peugeot es el vigente 308, que no solo está disponible en carrocerías berlina (5 puertas) y familiar (308 SW), sino que además propone motores de todo tipo: de gasolina, diésel, de gasolina con hibridación ligera MHEV, con hibridación enchufable gasolina/electricidad y hasta 100% eléctrico. Un completo abanico de posibilidades multienergía para, de paso, poder acceder a todas las etiquetas medioambientales de la DGT.

En gasolina, el Peugeot 308 cuenta con la motorización PureTech de 130 CV conectada a una caja de cambios manual de seis relaciones o, por 2.000 € más, a una automática EAT8 de convertidor. Asegura consumos y prestaciones solventes: desde 5,5 l/100 km (124 g/km) y hasta 210 km/h, con un paso de 0-100 km/h de 9,6 segundos. A esta mecánica le corresponde la viñeta ambiental C de Tráfico.

ECO y automático

Un paso más es el moderno Hybrid 136 e-DCS6. Aquí hablamos de un propulsor de estructura similar al anterior (1,2 litros, turbo y tres cilindros), pero con ciclo Miller, distribución por cadena, cambio automático de doble embrague y seis marchas e-DCS6 y, conectado a él, un pequeño motor eléctrico capaz de mover al vehículo por sí mismo en ciertos momentos, hasta aproximadamente 1 km y a menos de 30 km/h. El 308 Hybrid 136 e-DCS6, que cuenta con sello ambiental ECO, asegura un consumo en torno a un 15% inferior frente a su equivalente carente de hibridación.

Para quien prime la etiqueta ambiental CERO, dos alternativas. De una parte, el 308 Hybrid 180 eEAT8 en versiones de 180 (225 km/h y 7,6 segundos de 0-100 km/h) y 225 CV (235 km/h y 7,5 segundos), con entre 63 y 66 km exclusivamente eléctricos homologados y capacidad para recargar en puntos de corriente alterna de hasta 7,4 kW (3,7 de serie). De otra, el completamente eléctrico E-308 y, claro está, como en el resto, su declinación familiar E-308 SW. Estos vehículos disfrutan de una mecánica de 156 CV alimentada por una batería de ión litio de 54 kWh. Con ella

Ergonómico puesto de conducción i-Cockpit (volante más pequeño, instrumentación sobreelevada), y cómodos asientos firmes hasta con certificación AGR.

El familiar 308 SW es tan amplio como versátil: maletero a partir de 608 litros (508 en versión eléctrica E-308 SW).

Una de las ventajas del amplio elenco mecánico del 308 es que está disponible en sus dos carrocerías: berlina y familiar SW

El logo E-308 anuncia que nos situamos ante las versiones 100% eléctricas de la gama.

Soluciones como pantalla de entretenimiento con i-Toogles programables (accesos directos).

y con un compendio de eficientes medidas registran menos de 15 kWh/100 km de promedio y acarician 420 km de autonomía sin renunciar a las prestaciones: 170 km/h y 0-100 km/h en 9,8 segundos. Simultáneamente, pueden recargar en puntos rápidos de corriente continua a un tope de 100 kW (0-80% en menos de media hora), o bien en tomas trifásicas de alterna de hasta 11 kW (unas cinco horas).

Por último, y no menos importante, la gama 308 piensa en los usuarios más ruteros. Para ellos, el turbodiésel 1.5 BlueHDI, una reputada mecánica de cuatro cilindros, silenciosa, suave y progresiva, que luce viñeta C de la DGT, logra casi 210 km/h (y 0-100 km/h en 10,6 segundos), garantiza reprís y conecta como única alternativa cambio automático de convertidor EAT8, de ocho relaciones. Homologa promedios a partir de 4,9 l/100 km, de modo que con 52 litros de tanque consigue más de ¡1.000 km! entre repostajes. □

AUDI A5 Y SUS RIVALES

Lujo y deportividad

La marca alemana redefine el concepto de berlina deportiva con el nuevo A5, disponible en berlina y familiar Avant. Nuevos patrones de diseño, nueva plataforma y eficiente gama de motorizaciones en una propuesta que llega en noviembre y que encontrará frente a sí a los clásicos rivales Premium de BMW y Mercedes-Benz, de Alfa Romeo y de algunos avanzados generalistas.

G. Zarzuela

Audi reestructura la denominación de sus vehículos.: desde ahora los números pares se asociarán a nuevos modelos eléctricos, y los impares a nuevos vehículos con motores de combustión. Por eso el A5 que nos ocupa es, en realidad, el sustituto del A4... y es diésel o de gasolina.

Lo hay en cuatro variantes: A5 y S5, y A5 Avant y S5 Avant. Son los primeros vehículos sobre la Plataforma Premium de Combustión (PPC).

La principal novedad respecto al A4 precedente de cuatro puertas es que el modelo que debuta presenta cinco. A su vez, el A5 Avant mide lo que la berlina: se van a 4,83 metros de longitud, aunque la carrocería familiar es un poco más alta. También hay diferencias de maletero: 445 litros, 476 el último.

Ágil como nunca

Al parecer, la marca ha consagrado una conducción más precisa con una esmerada puesta a punto de suspensión y dirección progresiva, la primera con amortiguadores adaptativos para elegir confort o firmeza.

Dentro, dos inéditas pantallas de OLED bajo una misma superficie se añaden a una tercera frente al acompañante, que le permite gestionar ciertas funciones multimedia. También contempla inteligencia ar-

AUDI A5/A5 AVANT

Disponible en berlina y familiar Avant, ambos de 4,83 metros, la primera, a diferencia del A4 al que reemplaza, presenta cinco puertas y resulta más amplia y habitable; el maletero da 445 litros (476 el Avant). En su estreno, en noviembre (aunque ya admite pedidos) llegará con cuatro opciones mecánicas: diésel de 204 CV y a gasolina con 150, 204 y 367 CV, este el V6 de la versión S5, con ajustes específicos de chasis. Salvo la variante menos potente, el resto contempla hibridación ligera MHEV de nueva generación con capacidad para mover el vehículo de forma exclusivamente eléctrica en maniobras a baja velocidad. El cambio siempre es automático, mientras que la tracción puede ser delantera o total quattro, según propulsor. El interior es completamente nuevo, con dos generosas pantallas de OLED orientadas hacia el conductor basadas en la arquitectura estrenada por el Q6 e-tron. Contempla una avanzada tecnología en materia de asistencias de conducción y presume de nuevos estándares en iluminación digital. El precio arranca en 51.050 € (2.260 más el Avant).

tificial ChatGPT y techo panorámico que autoriza controlar el paso de la luz. Los faros son full LED y los pilotos traseros OLED, con seis firmas lumínicas alternativas.

Desde el lanzamiento la nueva gama A5 comprende versiones de gasolina con 150, 204 y 367 CV, pero también un turbodiésel de 204 CV. Salvo la variante de entrada, la de 150 CV, el resto presenta un novedoso sistema de hibridación ligera de 48V (viñeta ECO de la DGT) cuya particularidad reside en que el aporte eléctrico sí puede mover por sí mismo, y durante unos instantes, el vehículo. Piense en maniobras y atascos.

Y, claro, con todo lo enumerado no podía fallar una tecnología de vanguardia para presumir de lo último en asistencias de conducción y seguridad ADAS. Hablamos aquí hasta de sistema de aparcamiento asistido remoto, desde fuera del vehículo, para estacionar en espacios angostos y poder salir/entrar. Ya admite pedidos, con las primeras unidades en manos de cliente en noviembre.

ALFA ROMEO GIULIA

Hasta 520 CV

Si sus preferencias pasan por una berlina deportiva y prestacional, con unas maneras dinámicas más ágiles y acusadas de lo que ofrece la media, el Giulia es la opción más aconsejable. Ha sido sometido a constantes actualizaciones y ofrece series limitadas que se agotan prácticamente en días, como la última denominada Super Sport. Mide 4,64 metros, de largo y su habitáculo es relativamente amplio, de buena calidad y una atmósfera de corte más deportivo que el resto; el maletero añade 480 litros (no es su fortaleza). En plantel mecánico pasa por dos variantes turbodiésel 2.2 JTD, con 160 y 210 CV, y otras tantas de gasolina, con 280 y 520 CV, el más potente correspondiente a la prestacional versión Quadrifoglio, que cuesta 106.382 €. Este último, y el más modesto, recurren a la propulsión trasera; en el resto es total. El cambio siempre es automático, de ocho relaciones. Por cierto, la última puesta al día ha traído consigo nuevo sistema multimedia, aunque no hay electrificación alguna y solo es sello C. Desde 47.640 €.

También PHEV

BMW SERIE 3 TOURING Y SERIE 4 GRAN COUPÉ

La nueva puesta en escena del Audi A5 motiva que su principal rival en BMW sea ahora el Serie 4 Gran Coupé (abajo), aunque la variante familiar del Serie 3, el 3 Touring, también entra en conflicto. El primero acaba de someterse a una actualización con ligeros cambios de aspecto externos e internos, además de ganar oferta tecnológica. La propuesta mecánica acude a tres opciones de gasolina, con 184, 245 y 374 CV, esta última el M440 xDrive; en diésel lo hay de 190 y 286 CV. Las dos opciones más potentes pasan por propulsores de seis cilindros (cuatro en el resto) con tracción total xDrive, junto al de gasolina de 245 CV. El resto es de propulsión trasera, pero el cambio es automático de ocho marchas en todos los casos. Asimismo, salvo las dos declinaciones de gasolina menos enérgicas, las demás contemplan hibridación ligera a 48 V, que conlleva la etiqueta medioambiental ECO. Este modelo mide 4,78 metros de longitud, contempla llantas de hasta 20" y oferta sofisticados faros que, más allá de LED, incluyen técnica láser, si se desea. Dentro presentan doble pantalla de información orientada al conductor, con realidad aumentada para el sistema de navegación. Está muy bien hecho y mejor presentado en lo tocante a calidad, el habitáculo es razonablemente amplio y el maletero parte de 470 litros (solo correcto); se puede adquirir desde 55.300 €. También está disponible en carrocerías Coupé y Cabrio, ambas de dos puertas. Algo más económico, el Serie 3 Touring (arriba, a partir de 50.400 €) también ha sido a una actualización similar. Su dinámica también es acusadamente ágil, mientras que su abanico de motorizaciones acude a tres propuestas de gasolina, con 184, 245 y 374 CV. Claro que si lo prefiere turbodiésel no debe olvidar las versiones de 150, 190 y hasta 340 CV, con etiqueta ECO en los casos citados para el Serie 4 Gran Coupé. Hasta lo hay híbrido enchufable (viñeta CERO de Tráfico) con 292 CV y nada menos que 91 km de rango eléctrico oficial. El cambio siempre es automático (ocho velocidades).

Dinámica, calidad y amplia oferta de motores para ambos modelos

Hasta 374 CV

MAZDA6 Y 6 WAGON

Desde 37.173 €

El Mazda6 es un vehículo ya veterano, aunque sabe aguantar el paso del tiempo gracias continuas actualizaciones que lo hacen competitivo. Se comercializa en formato berlina y familiar Wagon. Curiosamente el primero es algo más largo (4,87 metros) que el segundo (4,80), si bien la capacidad del maletero favorece al último: 522 litros frente a 480. En todo caso, son cifras más generosas que las del nuevo Audi A5. Ambas declinaciones brindan una conducción gratificante: dinámicamente se desenvuelven en perfecto equilibrio entre confort y firmeza, si bien no alcanzan las reactivas maneras de otras opciones en estas páginas. Su portfolio mecánico no es extenso y hace tiempo que renunciaron al diésel. Ahora pasan por las versiones de gasolina 2.0 SKYACTIV-G, de 165 CV asociada a una caja de cambios manual de seis velocidades; y 2.5 SKYACTIV-G, que eleva rendimiento a 194 CV y conecta transmisión automática de convertidor y seis relaciones. Los dos son propulsores atmosféricos (sin turbo), progresivos y agradables por mucho que obliguen a llevarlos altos de vueltas para disfrutar de mejor respuesta (incluso por reprís). El más potente recurre a un sistema de desconexión automática de cilindros, pero en ningún caso su plataforma contempla electrificación o hibridación. En este sentido se nota el paso del tiempo. La tracción, por cierto, es siempre delantera. Dentro, el Mazda6 es muy agradable, ensamblado con esmero a base de detalles de piel, madera o ante, a elegir. Cierto que visto desde la perspectiva más moderna cuadro y pantalla táctil multimedia, de 8", han quedado un tanto desfasados, si bien para gustos los colores. Dentro de su dotación tecnológica contempla faros LED matriciales, programador activo de velocidad con función de atasco, cámara de visión cenital y una oferta suficiente en asistentes ADAS. Sin embargo, también en esto se encuentra algo por detrás comparado con sus oponentes más modernos. Sí brilla con luz propia en el generoso espacio que brinda en las plazas traseras. Disponible desde 37.173 € en sedán y a partir de 37.673, el 6 Wagon.

Interior agradable y de alta calidad. La pantalla táctil de 8'' es pequeña.

Gasolina con 165 y 194 CV

Gasolina, diésel y PHEV

MERCEDES-BENZ CLA Y SHOOTING BRAKE

El Audi A5 reemplaza al A4 y eso crea un nuevo dilema, pues por estatus y precio su rival es el CLA, pero por tamaño sería con el CLE donde se produciría el 'encontronazo'. El CLA Coupé mide 4,69 metros de largo y arranca en 43.582 €; el CLE alcanza 4,85 metros, 2 cm más que el A5, y su precio de inicio se dispara a 59.900 €. Volvemos al CLA. Es otro de los modelos que llega con una profunda actualización bajo el brazo. Además de refrescar imagen, su gama de motores de gasolina ya cuenta con hibridación ligera y sello ambiental ECO. Amplia es su gama de motorizaciones: sigue apostando por el diésel, con los 200 d y 220 d, de 150 y 190 CV, respectivamente, ambos con tracción delantera y etiqueta C. En gasolina se mueve con 163 y 224 CV, este con tracción total 4MATIC. La guinda son los deportivos AMG 35 4MATIC. con 306 CV y AMG 45 S, de 421, este único no mild-hybrid, aunque con un fulminante 0-100 km/h de 4,1 segundos. La versión más eficiente salpica al híbrido enchufable 250 e (218 CV), de tracción delantera y 84 km eléctricos oficiales, gracias a una batería de 17,7 kWh. Todas las declinaciones montan cambio automático. En cualquier caso, el CLA introducirá nuevas motorizaciones a corto/medio plazo. Por cierto, su interior está altamente digitalizado, con puesto de mando a base de doble pantalla de resolución exquisita. Entre tanto, la calidad de acabado es muy elevada, y desde luego no falla una amplísima oferta de personalización, talonario en mano. Destaca el sistema multimedia MBUX, de los mejores del mercado. Eso sí, el CLA no pasa por ser la mejor opción de estas páginas si primamos habitabilidad, sobre todo hueco en las plazas traseras. De hecho, el maletero queda en 460 litros en el mejor escenario. Sobre la variante familiar Shooting Break (abajo), mide lo que el Coupé y sus grandes bazas, diseño a un lado, son el portón trasero y un maletero superior: 505 litros. Comparte motores a un precio de salida menor: desde 44.903 € hasta 86.787.

Llega a 421 CV

Hasta 360 CV

PEUGEOT 508 Y 508 SW

La segunda generación Peugeot 508 mantiene carrocerías berlina, de cinco puertas, y familiar 508 SW. sin apenas diferencia de longitud entre ellas: 4,75 metros la primera y cuatro cm más la última. Más allá de sus evidentes personalidades estéticas, el SW da algo más de capacidad de maletero: 530 litros frente a 487. De hecho, es un volumen bastante generoso comparado con muchos rivales. Este francés es un vehículo muy preciso en marcha y confortable, aunque en esto segundo hay mejores opciones. Sin embargo, resulta muy dinámico, ágil ,cuando afloran curvas gracias a un chasis muy enfocado a ello. Bajo el capó monta una única variante de gasolina tricilíndrica turbo, el 1.2 PureTech de 130 CV, alternativo al turbodiésel 1.5 BlueHDI, ya de cuatro cilindros e idéntica potencia. En ambos la tracción es delantera, el cambio automático con convertidor y ocho marcha y la etiqueta medioambiental, C. Más eficientes son los híbridos enchufables. Presentan 180 y 225 CV, respectivamente, comparten batería de 12,4 kWh y homologan hasta 63 km de autonomía 100% eléctrica. En lo más alto, el 508 sitúa la versión PSE, un PHEV de 360 CV y tracción total al añadir un segundo propulsor eléctrico en el eje trasero; homologa un consumo medio de 2,1 l/100 km y acelera de 0-100 km/h en 5,2 segundos. El coche apuesta por el original puesto de conducción i-Cockpit (volante pequeño y bajo y cuadro por encima). Sus plazas traseras no destacan por espaciosidad, menos aún frente a la competencia y en la cota de altura. Sí dispone de una generosa y avanzada dotación en lo tocante a seguridad, confort y conectividad, ChatGPT incluido. Como curiosidad, las puertas carecen de marco, al mejor estilo cupé, aunque dentro, nada de asideros de techo. Y eso que la calidad se sitúa a un nivel intachable. Más: la berlina está disponible desde 42.110 €, mientras el SW parte de 43.310 €. □

Los 508 PSE híbridos enchufables rinden 360 CV y montan tracción total

Gasolina, diésel y PHEV

SEAT TARRACO
Gran compañero familiar

El SUV más grande de la marca española combina toneladas de espacio con un completo equipamiento de serie, el dinamismo propio de la marca española y motores que se adaptan a todas las necesidades.

Álvaro Ruiz

Durante mucho, el SEAT Alhambra fue la opción más familiar de la marca española, pero los tiempos de los monovolúmenes pasaron y ahora estamos en plena era SUV. Con el Alhambra desaparecido, el SEAT Tarraco ha pasado a ser la alternativa más familiar del catálogo SEAT. Con 4,73 metros de largo, este todocamino ofrece espacio, confort y gran polivalencia, en parte gracias a las tres motorizaciones con las que está disponible y a los dos acabados que contempla. Es, de paso, de 5 o 7 plazas.

Se puede escoger entre un gasolina 1.5 EcoTSI de cuatro cilindros y 150 CV, un diésel 2.0 TDI de cuatro cilindros e idéntica potencia y el híbrido enchufable de gasolina 1.4 e-HYBRID de 245 CV, con la etiqueta CERO de la DGT y una autonomía eléctrica

Las claves

- Mide 4,73 metros de largo
- Disponible en 5 y 7 plazas
- Maletero de hasta 760 litros de capacidad
- Versiones de gasolina, diésel e híbrida enchufable
- El PHEV, 53 km de autonomía eléctrica
- Desde 35.710 €

Hay dos acabados, Style y FR Edition, ambos completamente equipados de serie

Tanto el gasolina como el diésel se puede configurar con dos o tres filas de asientos en acabados Style y FR Edition. El PHEV siempre es de 5 plazas.

de 53 km. Los primeros pueden combinar cambio manual de seis relaciones o automático DSG de doble embrague y siete, mientras el híbrido enchufable únicamente asocia transmisión DSG (seis marchas).

Elija

Como avanzábamos, da a escoger entre configuraciones de cinco plazas u de siete, que cuenta con tres filas de asientos y se convierte en aliada perfecta para familias grandes. Además de ofrecer mucho espacio para pasajeros, el Tarraco también propone un maletero sencillamente gigante, con 700 litros en variantes de cinco plazas y con 760 en las de siete (el PHEV da 610 litros y solo puede tener cinco asientos). En todos el diseño limpio y regular del espacio de carga, junto al enorme portón, permiten meter cualquier cosa, desde el equipaje de toda la familia a bicis, por ejemplo.

Más allá de espacio, el Tarraco destaca por ser de las referencias de su tipo en lo dinámico y por el completo equipamiento que trae serie, tanto de confort como de tecnología y asistencia a la conducción/seguridad.

Desde el acabado más sencillo cuenta, entre otros, con faros Full LED, iluminación trasera LED infinita, control de crucero adaptativo, asistente de cambio inteligente de luces de carretera Light Assist, detector de ángulo muerto con alerta de tráfico posterior, asistente de aparcamiento automático Park Assist y pantalla táctil central de 9,2" con lo último en conectividad. El FR Edition añade aún más elementos y exhibe un aspecto más deportivo por fuera y por dentro.

ENCHUFABLE

El conjunto híbrido enchufable 1.4 e-HYBRID del SEAT Tarraco multiplica la versatilidad del SUV español porque brinda la veiñeta CERO de Tráfico para circular sin restricciones por zonas de bajas emisiones. Este sistema electrificado es la opción más potente de la gama al combinar un propulsor de gasolina turbo 1.4 y otro eléctrico para un total de 245 CV. Homologa un gasto combinado de 1,5 l/100 km y, gracias a una batería de ión litio que recarga en alterna hasta 3,7 kW (en 3,6 horas), da oficialmente 53 km de autonomía sin emisiones.

POLESTAR CONCEPT BST

A la pista

Polestar ha estado presente en el Festival de la Velocidad de Goodwood 2024 con un prototipo que anticipa el súper roadster de altas prestaciones Polestar 6. Al menos como ensayo fija miras en los circuitos, toda una declaración de intenciones.

Karam El Shenawy

La irrupción de Polestar como marca independiente, y no como proveedor prestacional de Volvo, está siendo todo un éxito. La firma sueca inscrita en el grupo chino Geely sigue ahondando en su ofensiva 100% eléctrica, ahora con un toque todavía más deportivo, ámbito donde se mueve a placer.

Su cartera de productos acaba de ampliarse con los Polestar 3 y Polestar 4 (más información en este ejemplar), que se suman al renovado Polestar 2. Pero en la hoja de ruta de la compañía hay lugar para, al menos, dos coches más: los Polestar 5 (una suerte de gran GT de cuatro puertas) y Polestar 6, un prestacional roadster. Este último derivará del concept car que protagoniza estas líneas, aquí, si cabe, con un enfoque más radical.

A medida

Sí, pues su rabioso look responde a su participación en el último Goodwood Festival of Speed (exclusivo entorno donde la marca ya ha mostrado otros modelos), allí donde muchos fabricantes dejan volar su imaginación presentando alocadas preparaciones y rendimientos descabellados. En este Concept BST las florituras estéticas saltan a la vista, hasta el punto de contar con una carrocería "hecha a medida", como aseguran desde la marca.

Claro, no solo son los vinilos que visten la carrocería, sino sobre todo los llamativos apéndices aerodinámicos pensados, lógi-

camente, para incrementar prestaciones, a ser posible en circuito. Son apreciables sobre el frontal, donde instala un splitter sobredimensionado que canaliza el aire de forma más efectiva. También hay un nuevo capó con dos tomas de aire centradas y cortinas laterales que dirige flujo aéreo hacia ruedas y frenos, bajo los faros principales.

Justo el trabajo aerodinámico va ganando importancia a medida que avanzamos hacia la zaga. Allí el protagonismo no solo recae sobre un gigantesco difusor, también en un tremendo alerón fijo cuyos montantes se prolongan hacia el tramo final del techo, este en fibra de carbono y extraíble manualmente (hará falta un espacio físico para guardarlo a salvo de la climatología, poco fiable en el propio Goodwood, donde lluvia y sol se reparten casi por igual las horas del día).

Hay diversos elementos específicos hechos a medida, para mejorar aerodinámica

Por último, los diseñadores de Polestar se han tomado la molestia de ensachar todavía más los pasos de rueda para meter llantas forjadas de 22'', mientras que la guinda la pone el tono plateado exclusivo de este BST.

¿Se hará realidad?

No hay información relativa al interior ni al sistema de propulsión, que sin lugar a dudas es completamente eléctrico. Para ambos habría que pensar en evoluciones de las soluciones previstas para el futuro Polestar 6, del que la firma ya ha vendido 500 unidades dos años antes de aterrizar. Por ello, parece lógico pensar que ofrez-

Mantiene el techo de fibra de carbono que se extrae manualmente.

Detalles como las salidas de aire o un gigantesco alerón trasero fijo llaman la atención sobre su 'piel'.

ca una puesta a punto tanto de chasis como mecánica específica. Aquí se habla de unos exultantes 884 CV capaces de catapultarlo de 0-100 km/h en 3,2 segundos. Es más, desconocemos si tal cual se aprecia podría llegar a ser una realidad tangible o de serie, si bien a tenor de las palabras del CEO de Polestar, Thomas Ingenlath, "es una demostración de hasta dónde podemos llevar nuestra marca y también un ejemplo de cómo podríamos aplicar la formulación BST a nuestra futura gama de productos".

FORD CAPRI

Las apariencias engañan

Ford resucita el mítico Capri, pero de aquel coupé de los 60 solo queda el nombre y poco más. El Capri del siglo XXI es SUV y eléctrico, desarrollado sobre la plataforma MEB del Grupo Volkswagen.

Karam el Shenawy

El puesto de conducción es casi idéntico al del último Explorer; destaca por amplitud. La pantalla central vertical multimedia admite desplazamiento.

Dicen que "es más divertido pensar en el futuro que vivir en el pasado", y quizá eso es lo que ha hecho Ford con este último Capri. Y es que la firma del óvalo ha vuelto a repetir la fórmula que recuperó en 2019 cuando decidió revivir al Puma y reconvertirlo en SUV. Hoy, esas siglas dominan el mercado y por ello la marca ha decidido aprovecharlas para reescribir la historia del que fuera uno de los cupés más icónicos del Viejo Continente entre 1969 y 1986, cuando matriculó casi dos millones de unidades del que muchos llamaron el Mustang europeo.

Cuestión de sinergias

Los tiempos cambian y en un mundo dominado por los todocaminos Ford ha decidido dar una vuelta más de tuerca al acuerdo que mantiene con Volkswagen para seguir desarrollando productos, sobre todo eléctricos.

Ambas compañías acordaron beneficiarse de la plataforma MEB desarrollada por la alemana para soportar coches de este tipo, lo que en concreto al fabricante del óvalo le permite ampliar un portfolio que solo acogía al Mustang Mach-e. El primero en llegar ha sido el Explorer y ahora le sigue el Capri que, todo sea dicho, puede ser considerado como la alternativa cupé de aquel.

De hecho, nuevo Explorer y Carpi comparten base, motores y hasta el grueso de elementos interiores, si bien el diseño exterior es específico en cada caso. En particular, el Capri exhibe guiños del original, como la parte final de la ventanilla trasera en forma oval, la moldura ne-

Puede cargar a 185 kW en tomas rápidas. El tiempo mínimo de espera es inferior a 30 minutos.

Las claves

- Ya la venta desde 48.093 €; llega a final de año
- Eléctrico con 286 y 340 CV y hasta 627 km de rango
- Amplio espacio interior y maletero de 572 litros
- Carga en corriente continua hasta 185 kW
- Consumo: 13,5 kWh/100 km

El diseño de las luces diurnas LED recuerda a la forma cuadrada de los faros en el Capri original.

¿CÓMO ERA EL CAPRI?

El Capri nació a finales de las 60 como un Mustang a la europea, si bien inicialmente el proyecto se llamó Colt, nomenclatura que Ford no pudo emplear al ser propiedad de Mitsubishi. Era un deportivo de precio asequible que tenía un objetivo: conseguir levantar la misma pasión que le legendario muscle car, pero al otro lado del charco. Y lo hizo: vendió casi 2 millones de unidades en tres generaciones y 18 años. En 1986, Ford Europa finalizó su producción y dio paso al Probe.

A escoger con 286 CV y propulsión trasera o con 340 y tracción total; la autonomía máxima es de 627 km

gra frontal a modo de máscara o ceja y un conjunto de luz diurna LED que evoca las líneas cuadradas de los faros del pionero. Todo sin obviar la acusada caída del techo que, siendo justos, recuerda a la del Polestar 2. El Capri incrementa 16 cm la longitud dal Explorer, hasta 4,63 metros, y mantiene su anchura (1,87) y altura (1,62 metros). De paso, baja coeficiente aerodinámico a casi 0.23, lo que mejora la autonomía.

Amplio

El interior mantiene la habitabilidad del SUV, con una zona trasera holgada hasta en la cota vertical, pues los diseñadores han dibujado la caída desde el pilar C. El maletero, además de mantener portón, incrementa capacidad a 572 litros (102 más), que son 1.510 con los respaldos posteriores abatidos.

La gama mecánica es idéntica a la del Explorer, lo que implica un Capri de un solo motor trasero y 286 CV alimentado por batería de 77 kWh netos que le dota de una autonomía de 627 km, es decir, 25 km más. De ahí pasa al Capri AWD con doble motorización que declara 340 CV. En este caso, la pila es de 79 kWh útiles; registra un alcance de 592 km.

Ambos prometen el paso del 10-80% de la recarga en 26 minutos, si bien la potencia máxima de reposición en corriente continua es de 135 kW en el Capri de acceso y de 185 en el de mayor rendimiento. Ford también asegura haber modificado levemente la puesta a punto para lograr un coche más reactivo.

Fabricado en Colonia (Alemania), llega al mercado español a final de año a un precio que parte de 48.093 €, ya con descuentos aplicados.

El maletero es más capaz incluso que en el Explorer: propone 527 litros de inicio, con un portón amplio.

Su silueta SUV aporta distinción y mejora incidencia aerodinámica. Crece 16 cm frente al Explorer.

AUDI Q8 e-tron 55 quattro S line vs. MERCEDES-BENZ EQE 500 4MATIC SUV ED.

Un lujo de energía

En la parte más alta del segmento SUV, los colosos eléctricos de Audi y Mercedes-Benz impulsan la movilidad cero emisiones a golpe de números. Desde sus potentes motores y grandes baterías, sin olvidar equipamientos tecnológicos con todo lujo de detalles y tarifas exclusivas, Q8 e-tron y EQE SUV dan una vuelta de tuerca al formato todocamino con un gasto energético tan elevado como su excelsa calidad de marcha.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria

AUDI Q8 e-tron 55 quattro S line

Tipo de motor	**Dos motores eléctricos**
Potencia máxima	**300 kW (408 CV)**
Par máximo	**664 Nm**
Batería	**114 kWh (106 kWh útiles)**
Autonomía	**472-576 km**
Velocidad máxima	**200 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,6 segundos**
Precio	**103.010 €**
Gama desde	**87.310 €**
Cuota financiación*	**1.291 € / mes**
Lanzamiento	**Enero de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en audi.es

MERCEDES-BENZ EQE 500 4MATIC SUV EDITION

Tipo de motor	**Dos motores eléctricos**
Potencia máxima	**300 kW (408 CV)**
Par máximo	**858 Nm**
Batería	**96 KWh (útiles)**
Autonomía	**514-593 km**
Velocidad máxima	**210 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**4,9 segundos**
Precio	**95.879 €**
Gama desde	**83.335 €**
Cuota Renting*	**997 €/mes**
Lanzamiento	**Marzo de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km

No descubro nada nuevo si le digo que asistimos a un cambo de paradigma (total) en automoción. Con el petróleo cada vez más arrinconado, aunque con perspectiva de que aún siga supliendo al sector unos cuantos años, incluso más de los previstos inicialmente, la electricidad de abre paso en todos los frentes.

Desde luego, en un vehículo urbano tiene todo su sentido: ahí los desplazamientos son cortos, no se necesita tanta batería y el coste puede ser más reducido. Entonces, ¿qué sentido tiene abrazar la propulsión eléctrica en gigantes como los que analizamos en esta comparativa? El debate está ahí, pero no cabe duda de que, aparte de inconvenientes, hay muchas ventajas que nuestros protagonistas tratan de poner en contexto desde su privilegiada situación. Digo privilegiada porque estos grandes formatos (estamos antes coches alrededor de los 4,9 metros de largo sobre voluptuosas carrocerías todocamino) permiten adoptar enormes baterías, totalmente necesarias para paliar sus ansias energéticas. Es la pescadilla que se muerte la cola: más tamaño, más peso, más pila... pero también más gasto.

De serie carga CA a 11 kW (opción a 22), en CC a 170 kW (31 minutos de 0-80%).

Mejor preparado

En este sentido, el Audi Q8 e-tron, antes sin lo de Q8, el modelo que supuso la entrada de la marca en la era eléctrica, ya viene armado como merece. En su última renovación dotarle de más energía fue clave porque en verdad, al final se quedaba un tanto corto de autonomía. La solución viene por parte de una nueva batería de 106 kWh de capacidad neta (antes 86) o 114 en términos brutos, de las más capaces en la actualidad. Además, también ha optimizado la eficiencia de su motor trasero (esta versión Q8 e-tron 55 incorpora dos unidades motrices, una por eje, pero hay un e-tron 50 y un SQ8 con más o menos caballería); de ahí un rango de uso oficial entre 472 y 576 km.

Su compatriota EQE SUV, tentativa de la firma de la estrella en esta categoría, se mueve con cifras de partida un poco por debajo en esta declinación 500 4MATIC (en la gama hay EQE 300 de tracción trasera, 350 4MATIC y variantes AMG más potentes), al menos en lo que a pila respecta. Se conforma con una de 96 kWh, tampoco pequeña, con la que, curioso, homologa más rango: de 514 a 593 km.

Hay llantas de hasta 22"; las de esta unidad son las Audi sport de diseño aero y 21, solo en combinación con paquete Black line (2.510 €).

Iluminación muy avanzada con los opcionales Matrix LED digitales: proyectan indicaciones en calzada.

Pues bien, en este primer punto de enfrentamiento el de la estrella obtiene un resultado más favorable. Sin ser en todo caso muy austero en este plano, es más fácil que, a ritmo suave, pueda moverse cerca de 20 kWh/100 km. Los doy por buenos si consideramos que debe empujar más de dos toneladas y media (peso similar en ambos). Sin embargo, es fácil que ante uso combinado (alternando vías lentas y rápidas) ese gasto suba a promedios reales de 22 kWh/100 km. Traducido en distancia, aseguraría viajes por encima de 400 km.

Pese a los cambios introducidos, el de los cuatro aros no es tan benévolo con la eficiencia y cuesta bastante más bajarlo a registros contenidos. Claro que suple, precisamente, con su mayor batería, y al final también garantiza recorridos entre paradas parecidos. Después, cuando llega la hora de reabaste-

Perfecta lectura y distrubución de información. Desde el volante cambia entre vistas rápidamente.

Hay levas para ajustar la frenada regenerativa en tres niveles.

Enorme selector: sirve para apoyar la mano al usar la pantalla.

Climatizador con display propio: no se maneja mal, pero siempre con huellas.

Resolución y fluidez de primera, pero queda un tanto baja de la visión sobre la carretera.

AUDI Q8 e-tron 55 quattro S LINE

LO MEJOR
Batería grande
Confort de marcha
Comportamiento dinámico
LO PEOR
Peso elevado
Consumo alto
Espejos virtuales digitales

cer provisiones, los dos calcan potencia de carga: en toma rápida de corriente continua, hasta 170 kW (media hora da para un buen 'chute' de energía); el alterna, 11 kW de serie y 22 en opción (el de Audi, además, puede equiparse con una segunda toma complementaria en el otro lateral del coche).

En esto de la carga, y también en la potencia combinada que producen los motores eléctricos, los alemanes se marcan férreamente. Los dos fabricantes apuntan 408 CV (300 kW), si bien el EQE SUV se destaca con un par límite más poderoso: 858 Nm frente a 664. En carretera, la diferencia no es tan abultada como cabría pensar y el elevado rendimiento está más que ratificado: uno y otro son capaces de poner en evidencia a vehículos más deportivos. Si se trata de acelerar el máximo, el EQE SUV

VALORACIÓN

AUDI Q8 e-tron 55 quattro S LINE

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Detalle prescindible: los espejos virtuales. El ángulo de la pantalla no convence y crean inseguridad.

El cuadro es más configurable y colorista. Sus grafías también se aprecian más modernas.

Doble brazo de mandos táctiles, algo a mejorar.

Bajo la pantalla central, acceso a funciones importantes como el selector de perfiles de uso.

Destaca el panel táctil que integra todos los sistemas. Excelente respuesta y funciones, como el control por voz. Según motor, ofrece la Hyperscreen con tres pantallas.

sorprende más con solo 4,9 segundos de 0-100 km/h.

Todo suavidad

De otra parte, ese gran rendimiento prestacional se manifiesta con una suavidad, facilidad de conducción y calidad de rodadura fantásticas. Pequeños matices apuntalan un dinamismo que, para el que no esté acostumbrado a conducir coches tan grandes, sorprende.

El Q8 e-tron, comparado tanto con su vecino de Stuttgart como con su predecesor (en la renovación hubo cambios en la dirección, menos desmultiplicada, y de suspensión) ofrece más solidez de marcha en situaciones de conducción determinadas.

Por ejemplo, en curvas cerradas o en una rotonda urbana los apoyos están más contenidos y la deriva de neumáticos, aunque inevitable con tanto peso a cuestas, aparecen más tarde.

Como alidados para facilitar el guiado, tanto la tracción total como la suspensión neumática (por cierto, aquí es de serie pero en el de la estrella se paga aparte) intervienen para, como digo, ofrecer una conducción agradable y bastante estable.

Tanto en uno como en otro, el aislamiento del habitáculo es muy bueno. Cierto, tiene la contrapartida de enmascarar la percepción de velocidad y cuando hay que detener la marcha (le recuerdo eso de las 2,5 toneladas) necesitan espacio. Aun así, creo que ambos dosifican con dulzura la deceleración, regulable antes de acudir al pedal desde levas de volante sobre las que elegir entre tres niveles de frenada regenerativa. En el modo más intenso, el EQE SUV para claramente más, mientras que los dos también ofrecen un escalón inteligente que tiene en cuenta el tráfico por delante y la velocidad de la vía para ejecutar au-

MERCEDES-BENZ EQE 500 4MATIC SUV EDITION

LO MEJOR
- Un poco más eficiente
- Agrado de marcha
- Prestaciones

LO PEOR
- Peso elevado
- Montante del parabrisas más molesto
- Suspensión neumática en opción

VALORACIÓN

MERCEDES-BENZ EQE 500 4MATIC SUV EDITION

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

El catálogo de llantas opcionales es muy variado. Estas equipadas de 21" cuestan 901 €. Hay hasta de 22.

La potencia de carga es idéntica a la de Audi: 170 kW en corriente continua y 22 en alterna, como extra.

tomáticamente una detención progresiva.

Siguiendo con esos matices que tampoco son definitivos aunque sí importantes, el producto de Mercedes-Benz puede dotarse de dirección en el eje trasero (además de estabilidad, mejora la maniobrabilidad al aparcar), y denota un movimiento de carrocería algo más perceptible, filtrando el asfalto desde un punto de vista que, si acaso, se preocupa más del confort.

Clase business

Aspecto, así y todo, elevado al máximo exponente en cualquiera de ellos. El espacio a bordo es grande

Las manecillas enrasan en la carrocería automáticamente. El sonido no es muy fino.

sin discusión (sobra altura, anchura, maletero...) y apuestan, eso sí, por particulares entornos operativos. El EQE SUV se ve vanguardista frente al de Audi, que se mantiene en sus 'trece': pantalla inferior para climatización, otra por encima para multimedia y relojes digitales, todo de factura y sobriedad impecables pero sin la colorista vistosidad de Mercedes-Benz. El salpicadero más prominente del EQE deja a conductor y acompañante más encajados, aunque molesta en la visión diagonal el grueso montante del parabrisas.

La calidad de ejecución evidencia el segmento en que se enmarcan, si bien globalmente el Audi tiene una construcción más sólida. Asimismo, van a la par en dotación tecnológica, tan abundante como la cartera permita: desde faros digitales (los dos pueden proyectar indicaciones en la calzada y el haz es sublime) a impresionantes equipos de sonido para disfrutar de la música como en una sala de conciertos, con asistentes de todo tipo (los más avanzados, en opción) para viajar sin preocupaciones. □

El EQE SUV también puede adoptar faros digitales con proyección de animaciones y juegos de luces.

EL PROBADOR OPINA

Igualando equipamiento se van por encima de 100.000 €. Ofrecen cosas parecidas, pero con matices: el EQE SUV me parece un poco más cómodo, eficiente y moderno de puertas hacia dentro; el Q8 e-tron resulta más sólido en dinámica y fabricación.

AUDI Q8 e-tron S line

La habitabilidad es muy destacada y ofrece un maletero grande. Aparte, cuenta con otro espacio bajo el capó delantero.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia; control de crucero; aviso de salida de carril; control de ángulo muerto y tráfico trasero; exit warning; dirección progresiva; suspensión neumática Sport; faros LED; portón eléctrico; sensores de aparcamiento con cámara; asientos eléctricos; tapicería microfibra/cuero; Audi virtual cockpit plus; Audi Connect Navegación e Infotainment; smartphone interface; MMI Navegación plus con MMI touch response; **OPCIONES** Pintura metalizada (1.245 €); Paquete Confort: incluye Matrix LED, techo panorámico, asientos calefactables, Audi phone box, Paquete Tour, Singleframe iluminado, segunda toma CA y llave confort (5.980 €); Paquete Premium: incluye Paquete Confort, Head-up display, asistentes plus, climatizador cuatro zonas y luces ambiente plus (9.020 €); faros digitales (5.600 €);espejos virtuales (1.620 €); cargador 22 kW (2.070 €); asientos ventilados (995 €) y Bang&Olufsen Premium 3D (1.430 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El catálogo opcional es muy extenso. Aunque son caros, hay varios paquetes que integran diferentes elementos de forma algo más económica. Para no abusar tanto del climatizador, los asientos ventilados refrescan rápidamente y merecen la pena.

MERCEDES-BENZ EQE SUV EDITION

También generoso en amplitud, los asientos traseros son más planos y hay más huecos a bordo. Zona del equipaje enmoquetada con calidad, como Audi.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia; control de crucero adaptativo; asistente de luces de carretera; control de ángulo muerto; detector activo de cambio de carril; llantas de 20"; faros LED alto rendimiento; portón eléctrico; paquete de aparcamiento con cámara trasera; acceso y arranque sin llave; iluminación ambiente; asientos eléctricos y calefactables; MBUX Hyperscreen con navegación por disco duro y actualización cartográfica 3 años; paquete de integración para smartphone; cargador de móvil inalámbrico; paquete USB Plus; sonido Advanced; Android Auto y Apple CarPlay; cargador de móvil inalámbrico; bomba de calor. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.319 €); Paquete AMG Line Advanced Plus (5.281 €); Digital Light (768 €); asientos delanteros climatizados (1.022 €); Paquete de invierno: incluye volante y parabrisas calefactable (502 €); cuero Nappa (3.085 €); dirección en eje trasero (1.730 €); suspensión AIRMATIC (2.329 €); visualizador 3D (1.197 €) y cargador 22 kW (1.331 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

En este caso, la suspensión neumática va aparte. Para agilizar maniobras, el eje trasero direccional es buen aliado. Como el rival, hay mucha dotación suelta o en paquetes.

FICHAS TÉCNICAS

AUDI Q8 e-tron 55 quattro S LINE

MOTOR ELÉCTRICO 1	
Motor	**Delantero transversal**
Potencia máxima	**135 kW (184 CV)**
Par máximo	**309 Nm**
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Motor	**Trasero transversal**
Potencia máxima	**165 kW (224 CV)**
Par máximo	**355 Nm**
SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Potencia máxima comb.	**300 kW (408 CV)**
Par máximo combinado	**664 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad nominal	**114 kWh (106 kWh útiles)**
Tensión nominal	**400 V**
Tiempo de carga	**31 min a 170 kW CC (0-80%)**
6 h a 22 kW CA	
11,5 h a 11 kW CA	
Potencia de carga máx.	**22 kW en CA**
170 kW en CC	
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción total quattro**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Paralelogramo deformable, resorte**
neumático y barra estabilizadora	
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte**
neumático y barra estabilizadora	
Dirección	**Asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados de 375 mm (delante-ros) y de 350 mm (traseros)**
Neumáticos	**255/55 R19**
Llantas	**8,5 x 19 pulgadas**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**200 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,6 segundos**
CONSUMOS	
Combinado	**20,8-24,8 kWh / 100 km**
Autonomía	**472-576 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.915 / 1.937 / 1.633 mm**
Distancia entre ejes	**2.928 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**2.510 kg**
Capacidad de maletero	**569-1.637 + 62 litros delante**

Aunque igualan potencia, el EQE da un par límite superior

MERCEDES-BENZ EQE 500 4MATIC SUV EDITION

MOTOR ELÉCTRICO 1	
Motor	**Delantero transversal**
Potencia máxima	**n.d.**
Par máximo	**n.d.**
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Motor	**Trasero transversal**
Potencia máxima	**n.d.**
Par máximo	**n.d.**
SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Potencia máxima comb.	**300 kW (408 CV)**
Par máximo combinado	**858 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad	**96 kWh útiles**
Tensión nominal	**400 V**
Tiempo de carga	**32 min a 170 kW CC (20-80%)**
10,25 h a 11 kW CA	
Potencia de carga máx.	**22 kW en CA**
170 kW en CC	
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción total 4Matic**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Paralelogramo deformable, resorte**
helicoidal y barra estabilizadora	
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte**
helicoidal y barra estabilizadora	
Dirección	**Asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados delante y detrás**
Neumáticos	**255/45 R20**
Llantas	**8,5 x 20 pulgadas**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**210 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**4,9 segundos**
CONSUMOS	
Combinado	**18,8-21,9 kWh / 100 km**
Autonomía	**514-593 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.863 / 1.940 / 1.685 mm**
Distancia entre ejes	**3.030 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**2.560 kg**
Capacidad de maletero	**520-580-1.675 litros**

LEXUS LM 350h LUXURY 4 PLAZAS

Déjeme explicarle...

... que ya no hay un formato único para definir un coche de lujo. Dígaselo a Lexus, que importa a Europa el concepto asiático en su nuevo LM, un monovolumen que pretende quitarle el trono al mismísimo LS como vehículo más distinguido de la marca.

Eduardo Lausín Paloma Soria

EURO NCAP
NO DISPONIBLE

LEXUS LM 350h LUXURY 4 PLAZAS

Tipo de motor	**Híbrido eléctrico-gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico**
Cilindrada	**2.487 cm³**
Potencia máxima	**250 CV**
Par máximo	**n.d.**
Velocidad máxima	**190 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,7 segundos**
Precio base	**150.000 €**
Gama desde	**125.000 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Diciembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

*consultar condiciones en lexusauto.es

Si preguntara a un europeo cómo describiría un vehículo de gran lujo, seguramente apuntaría a una gran berlina o incluso un SUV. Algo tipo Mercedes-Benz Clase S, BMW Serie 7... Si le planteara esa misma cuestión a un asiático seguramente la respuesta iría por otro camino: al otro lado del planeta el lujo se mide de otra forma. Hay conceptos allí bien instaurados que en el Viejo Continente quizá no cuajarían. Espacio, experiencia de usuario, un sinfín de comodidades, automatización...

Todo eso es lo que ofrece el Lexus LM, que es precisamente un buen ejemplo del lujo asiático. Lexus ha hecho una apuesta muy arriesgada con este modelo en Europa, sobre todo porque ya tenía entre sus filas un vehículo de alto lujo, el LS. Con este nuevo LM pretende conquistar al mismo cliente y, de paso, a uno nuevo, a uno que desea algo distintivo. ¡Y tanto que lo es! Su aspecto exterior no le hace justicia y, salvo por este color negro, el brillo de los cromados y las lunas ultra tintadas, pasaría por un monovolumen familiar más. Pero... hay que pasar dentro.

Un auténtico salón

El habitáculo del LM no tiene nada que ver con un clásico sedán de lujo. En primer lugar, por acceso. Las puertas son gigantes, especialmente las traseras, que deslizan eléctricamente, yademás nos sentamos en un plano ligeramente superior, lo que puede facilitar la entrada a muchos. En segundo lugar, porque el espacio a bordo es abrumador. Las formas cuadradas del LM permiten acomodar al pasaje sin apenas encogerse, y además en cuatro butacas amplísimas y comodísimas. Es casi como estar en el salón de casa. En un buen salón de casa.

La iluminación de serie es LED, de tipo adaptativa, pero no hay una matricial más avanzada.

Arriba, vista general del salpicadero. Debajo, detalle de los controles extraíbles en la fila trasera.

Como digo, hay únicamente cuatro plazas (si bien Lexus vende un LM con 7 asientos y un planteamiento más familiar), lo que parece poco para un coche de estas dimensiones: mide más de cinco metros de largo y casi dos de alto, por no hablar de una distancia entre ejes de tres metros. Pero lo que ha hecho aquí la marca es brindar a sus afortunados huéspedes un ambiente sofisticado, amplio y confortable.

Las butacas traseras son de primera clase, con regulación eléctrica

LEXUS LM 350h LUXURY 4 PLAZAS

LO MEJOR
- Habitabilidad y confort
- Eficiencia
- Equipamiento sublime

LO PEOR
- Tamaño global
- Potencia algo justa
- Dinámica en curva frente a una berlina

El tamaño global es enorme, no solo la longitud, también la altura.

Es un concepto de lujo importado de Asia, donde el espacio se valora mucho más

(incluido un apoyo para las pantorrillas), masaje, climatización... Y es solo el principio. Este LM de cuatro plazas es literalmente una limusina: hay mampara divisoria entre las dos filas, solo franqueable mediante un cristal practicable. Para mayor intimidad, este mismo cristal puede cerrarse (con una insonorización casi total) y hasta opacarse para evitar miradas indiscretas. En otras palabras, el Lexus LM no es un coche que quiera usted conducir, es para dejarse llevar por un chófer y disfrutar de la enorme cantidad de elementos de confort con los que agasaja a los pasajeros traseros: cargadores inalámbricos para móviles Qi, cortinillas eléctricas, techo solar individual, mesita extraíble tipo avión forrada en cuero, pantalla multimedia ¡¡de 48"!!...

VALORACIÓN

LEXUS LM 350h LUXURY 4 PLZ

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

No vuelva a leer, repito, una pantalla de 48" para los pasajeros traseros. Un 'pantallón' que cabe dividir en dos (para cada ocupante) y que se controla desde dispositivos extraíbles tipo smartphone, situados en la consola. Ni el BMW Serie 7 con su famoso Theatre Screen de techo hace frente a un conjunto a disfrutar con el exquisito equipo de sonido Mark Levinson de 23 altavoces mientras tomamos una copa de cava bien fresquita. Efectivamente, también hay nevera.

Pero todos estos 'amenities' no serían nada si no fuéramos envueltos en un entorno de altísima calidad, que es el caso. Buenos ajustes, inserciones en madera por doquier, tapizado en cuero semianilina (el más suave)... Creo que todo ello ya justifica los 150.000 € que cuesta esta rara avis, un precio elevado pero similar al de una berlina de lujo comparable, sin ir más lejos, como el Lexus LS.

Solo híbrido

Al margen del lujo que es pasar tiempo a bordo de un coche como este, técnicamente el LM no difiere apenas de lo que Lexus habitúa a ofrecer en el mercado. Por supuesto, es híbrido con etiqueta ECO, genera 250 CV

Esta suerte de smartphones extraíbles gestionan de todo: sistema de audio, TV, climatización...

Hay botones específicos para poner o plegar las cortinillas traseras de las ventanillas.

Detalle de la neverita prevista para los dos ocupantes traseros: el cava, frío, por favor.

Las plazas traseras cuentan con mesitas plegables tipo avión, forradas en cuero y con soporte de aluminio cepillado.

Hay diversos huecos vaciabolsillos, buena cosa, sobre todo, para evitar que los enseres se desplacen en marcha.

Plafón de techo trasero (en madera) con pulsadores para puertas laterales y estores de techo eléctricos...

Con una batalla de 3 metros, el espacio interior útil es inmenso. El maletero tiene 752 litros no ampliables, pues los asientos no abaten.

Arriba: control eléctrico de las butacas traseras. Debajo, botones de puerta, climatizador NanoeX...

y cuenta con tracción total (añade un pequeño motor eléctrico trasero). A priori, la cifra parece escasa para mover con gracia 2,5 toneladas de conjunto. Y en cierto modo es así: no es un producto de grandes prestaciones. Ahora, la suavidad es excelente, que es lo importante. Aquí el famoso cambio automático tipo variador hace muy bien su trabajo, con una sola pega, en aceleraciones fuertes deja notar de más el motor a altas revoluciones en la cabina. Y bien digo cabina, porque los privilegiados pasajeros traseros no verán alterada su paz. Ahora bien, cabe destacar la eficiencia que Lexus logra con este conjunto mecánico, y es que en nuestro recorrido mixto el gasto ha sido de apenas 7,4 l/100 km, que es una cifra excelente en estas circunstancias.

Mejor con suavidad

Para terminar, no es un vehículo con un chasis especialmente avanzado (no hay suspensión neumática, por ejemplo), pero su bastidor es de coche (deriva del SUV RX), no de furgón, y logra un confort ejemplar para hacer kilómetros en armonía. Reprochable, e inherente al formato, es la falta de agilidad: es tan grande, y su centro de gravedad tan alto, que no invita a ir rápido con plena confianza. □

Gracias al sistema híbrido el consumo global es sorprendentemente contenido

EL PROBADOR OPINA

Es un concepto nuevo para nosotros, pero que tiene todo el sentido: ofrece lo mismo que una berlina de lujo, pero con mayor espacio interior, calidad y equipamiento sublimes. Si fuera de su interés, es incluso eficiente.

FICHA TÉCNICA

LEXUS LM 350h LUXURY 4 PLAZAS

PRECIO: 150.000 €
LANZAMIENTO: Diciembre de 2023

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	2.487 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	190 a 6.000 rpm
Par máximo	239 Nm entre 4.300 y 4.500 rpm

MOTOR ELÉCTRICO 1

Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	134 kW (182 CV)
Par máximo	270 Nm

MOTOR ELÉCTRICO 2

Ubicación	Trasero transversal
Potencia máxima	40 kW (54 CV)
Par máximo	121 Nm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total
Caja de cambios	Automática sin embrague y múltiples velocidades, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	225 / 55 R19
Llantas	n.d.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	190 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,7 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	7,2 l/100 km
Emisiones (CO_2)	163 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	5.121 / 1.890 / 1.940 mm
Distancia entre ejes	3.000 mm
Nº de plazas	4
Peso en vacío	2.430 kg
Depósito de combustible	60 litros
Capacidad de maletero	752 litros

CONTACTO

LEXUS ESPAÑA
Avda. de Bruselas, 22 - Arroyo de la Vega
28108 Alcobendas (Madrid)

Página Web:	www.lexusauto.es
Telf. atención al cliente:	91 151 30 00
Garantía	5 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; alerta por tráfico trasero cruzado; lector de señales de tráfico; control de velocidad de crucero adaptativo; asistente de luz de carretera; control de ángulo muerto; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión 360º; aparcamiento remoto; selector de modos de conducción; suspensión adaptativa; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 14"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico delante y detrás; multimedia trasero con pantalla de 48"; retrovisor interior digital; retrovisores exteriores e interior fotosensibles; volante de ajuste eléctrico; entrada y arranque sin llave; cierre soft-close; puertas laterales traseras y portón maletero de apertura/cierre eléctricos; 4 asientos de ajuste eléctrico, calefactables, ventilados y con masaje; iluminación ambiental; techo solar fijo sonido Mark Levinson Reference 3D y llantas de 19". **OPCIONES** Pintura metalizada (sin coste) y ambiente interior beige o negro (sin coste.)

EL PROBADOR RECOMIENDA

El equipamiento es completo y no hay opciones más allá de la personalización de acabado. Tampoco es que se eche en falta mucho más allá de, quizá, una iluminación exterior más avanzada.

LOS RIVALES

MERCEDES-BENZ V 300 EXCLUSIVO EXTRALARGO — 114.160 €

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	2.000 cm³
Potencia máxima	231 CV
Par máximo	370 Nm
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,1 segundos
Consumo combinado	10,2 l/100 km
Longitud / anchura / altura	5.370 / 1.928 / 1.880 mm
Capacidad de maletero	1.410 litros
Nos gusta	Menor precio y más prestaciones
No nos gusta	Concepto y dinámica menos lujosos

LEXUS LS 500h AWD LUXURY — 164.000 €

Tipo de motor	Híbrido eléctrico-gasolina, 6 cilindros en V, atmosférico
Cilindrada	3.456 cm³
Potencia máxima	359 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,5 segundos
Consumo combinado	9,5 l/100 km
Longitud / anchura / altura	5.235 / 1.900 / 1.450 mm
Capacidad de maletero	400 litros
Nos gusta	Prestaciones y dinámica
No nos gusta	Precio mayor y menor espacio

LEXUS UX 300H F SPORT

Vuelta de tuerca

Nueva actualización, las más intensa de todas las practicadas al exclusivo crossover compacto nipón, esta vez con interesantes réditos en términos de respuesta mecánica y conectividad. Sigue siendo, para lo bueno y lo malo, un producto casi sin competencia.

E. Cano Paloma Soria

LEXUS UX 300h F SPORT

Tipo de motor	**Híbrido, gasolina/eléctrico HEV**
	4 cilindros en línea
Cilindrada	**1.987 cm³**
Potencia máxima	**199 CV**
Par máximo	**n.d.**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,1 segundos**
Precio base	**82.750 €**
Gama desde	**57.000 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Abril de 2024**
Valoración Altagama	★★★★½

*consultar condiciones en lexusauto.es

Lexus acostumbra a sacar rédito a sus modelos. Ya lo hizo con el compacto CT 200h y este crossover UX que en cierto modo recogió su testigo, parecer seguir la misma trayectoria: debutó en 2018 y ahora, seis temporadas después, ha sido sometido a una puesta al día que, sin revolucionar nada, permite actualizar el vigor del modelo. Es de justicia señalar que a lo largo de estos años el UX ha ido contando con discretas actualizaciones, como lo es que, a fecha de hoy, casi carece de rival directo.

En todo caso, hablamos de un restyling que afecta más a lo que no se ve que a lo que se ve. De hecho, comprende mejoras en la rigidez del chasis y la suspensión, mayor dotación de seguridad y nuevos sistemas multimedia.

Esta que ve es la nueva versión híbrida de 199 CV que, durante un período de tiempo, convive con la anterior de 184, a la que eventualmente sustituirá. Como aquella, parte de una motorización de gasolina 2.0 de 152 CV, aspirada o sin turbo y con pequeñas diferencias en la relación de compresión y el sistema de inyección. También debuta la batería de alta tensión de la parte eléctrica, una batería de ión litio (222 V, 60 celdas) en vez de la de níquel e hidruro metálico del UX 250h. De igual modo, en las versiones de tracción total (en esta probada es delantera) cambia el motor eléctrico trasero para dar 41 CV (7 en el 250h).

Desde luego, ahora las prestaciones, que siguen sin ser la apuesta más decisiva del modelo, son algo mejores. En particular, la aceleración entre parado y 100 km/h de la versión más enérgica es cuatro décimas inferior si

VALORACIÓN LEXUS UX 300h F SPORT	
Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Estas son las llantas de aleación que corresponden al F Sport, de 18". No hay otras ni en opción.

el coche es 4x2 y hasta 8 (aquí sí es un cambio abultado) en el caso del 4x4. Y todo sin penalizar el consumo, ligeramente más bajo.

Algo optimista

En concreto, la versión que nos ocupa declara un promedio de 5,2 l/100 km, un valor un tanto alejado de los aproximadamente 6 que hemos registrado durante la prueba del vehículo, y que bien puede subir por encima de 7 cuando apretamos el acelerador con mayor entusiasmo.

En su descargo, el tráfico urbano, como buen híbrido puro (o autorrecargable) que es, acaba siendo su aliado. En entornos así, sobre todo cuando el tráfico se hace denso y pesado, el UX puede bajar tranquilamente de 5 litros a nada que afinemos y, de paso, activemos el modo de marcha más eficiente ECO. No obstante, en escenarios así es donde el perfil eléctrico del vehículo cobra mayor protagonismo, poniéndolo siempre en marcha e incluso apurando algunos metros de recorrido si somos particularmente finos con el gas.

Luego, ya en carretera, el propulsor eléctrico ayuda al térmico cuando exigimos prestaciones, sobre todo para adelantar o incorporarnos a la vía (repris). En momento así, y con los modos de marcha más alegres activos, los Sport y Sport+, el UX 300h reacciona con una vivacidad apreciablemente superior a la de su antecesor. Se nota el extra de potencia en terminos de empuje y también

Faros bi-LED y pilotos traseros de LED con el característico y afilado diseño de la casa.

Instrumentación digital sobre pantalla de 12,3", con cierto grado de configuración.

Selector de modos de marcha a la derecha de la instrumentación; se notan los Sport (S) y Sport+ (S+).

Selector del cambio tipo joystick (siempre en la misma posición): autoriza un manejo secuencial.

El sistema multimedia es de nuevo cuño, ahora sobre display de 12,3": no es el mejor de su tipo, cumple.

LEXUS UX 300h F SPORT

LO MEJOR
- Calidad y sello ECO
- Dinámica ágil y segura
- Frugalidad en ciudad

LO PEOR
- Habitabilidad trasera
- Maletero pequeño
- Prestaciones discretas

el trabajo llevado a cabo sobre la transmisión automática de tipo epicicloidal, poco a poco más acompasada con la acción de los motores y la ganancia de velocidad que en otras épocas.

No es lo que parece

Adicionalmente, y guste más o menos, el coche emula una sonoridad mecánica que no es sino artificial y que emite a través de los altavoces, justamente cuando llevamos activos esos modos de circulación. Una suerte de ligero bramido que termina haciendo gracia en un modelo hasta cierto punto conservador, al menos al que suscribe estas líneas, pues sin resultar lo que se dice deportivo sí le imprime cierto carácter.

Sin tacha en cuanto a dinámica. Aunque no de forma estridente, se aprecia más ágil y aplomado, de maneras más firmes.

Asientos confortables, pero para uso intensivo familiar no es el mejor de su tipo, sobre todo en las plazas traseras y el maletero: desde solo 315 litros.

Ya avanza la marca que ha trabajado en mejoras de chasis para que la carrocería amortigüe mejor en giros cerrados y sea más estable al frenar, distribuyendo mejor la fuerza entre ejes y el control independiente del balanceo de cada rueda. Mientras, la rigidez de la carrocería aumenta con un nuevo soporte del radiador y refuerzo del panel trasero inferior.

Acorde a los tiempos

Como guinda, el UX sigue siendo un automóvil de gran calidad interior, de lo mejor en la categoría. Y ahonda no ya en materiales y ajustes, desde siempre excelentes, sino reforzando la digitalización: nueva instrumentación en pantalla de 12,3" (según versión, como en este F Sport) frente a la anterior de 7 relegada a las versiones básicas (se lee con calidad hasta con incidencia solar y admite cierta personalización, sin llegar a las sofisticadas propuestas de algunos rivales), multimedia Lexus Link Pro (desde el nivel Relax) también en display de 12,3" más fácil de usar, más rápido y con gráficos en alta definición, nuevo asistente de voz, navegador online...

Un paso más es la seguridad Lexus Safety System +3: añade asistencia proactiva a la conducción para detectar riesgos al circular a baja velocidad (aplica fuerza sobre frenos y dirección para esquivar el obstáculo sin perder la trayectoria), luces de frenado de emergencia, asistente de salida segura al abrir las puertas y supervisión de la atención del conductor son novedades.

Los años pasan, pero entre unos y otros el UX mantiene una forma envidiable. Hasta renueva pantone de colores para seguir llamando la atención tanto como en la unidad de estas páginas. No es el más capaz ni el más deportivo, pero sí uno de los más exclusivos y fiables en su clase.

Detalla de los botones para la apertura y cierre motorizados del maletero, en el canto de la puerta.

EL PROBADOR OPINA

Le ha sentado bien el extra de potencia, y los trabajos sobre bastidor y chasis permiten una conducción incluso más natural. El plus digital era necesario en un coche de su status.

FICHA TÉCNICA

LEXUS UX 300h F SPORT

PRECIO: 43.900 €
LANZAMIENTO: Abril de 2024

MOTOR

Tipo de motor	**Gasolina HEV, 4 cilindros en línea**
Ubicación	**Delantero transversal**
Cilindrada	**1.987 cm³**
Alimentación	**Inyección directa e indirecta**
Distribución	**Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro**
Potencia máxima	**152 CV a 6.000 rpm**
Par máximo	**190 Nm entre 4.400 y 5.200 rpm**

MOTOR ELÉCTRICO

Ubicación	**Delantero transversal**
Potencia máxima	**113 CV**
Par máximo	**206 Nm**

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	**Híbrido gasolina-eléctrico HEV**
Potencia máxima comb.	**199 CV**
Par máximo combinado	**n.d.**

TRANSMISIÓN

Tipo	**Tracción delantera**
Caja de cambios	**Automática epicicloidal velocidades múltiples sin embrague, accionamiento automático o manual-secuencial**

BASTIDOR

Suspensión delantera	**Independiente tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Independiente, paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida eléctrica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y dinámico de tracción**
Frenos	**Discos ventilados de 305 mm (delante) y de 281 mm (detrás)**
Neumáticos	**225 / 50 R18**
Llantas	**7x18**

PRESTACIONES

Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,1 segundos**

CONSUMOS

Recorrido mixto	**5,2 l/100 km**
Emisiones (CO_2)	**117 g/km**

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	**4.495 / 1.840 / 1.520 mm**
Distancia entre ejes	**2.640 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**1.575 kg**
Depósito de combustible	**43 litros**
Capacidad de maletero	**315 litros**

CONTACTO

LEXUS ESPAÑA
Avda. de Bruselas, 22 - Arroyo de la Vega
28108 Alcobendas (Madrid)

Página Web:	**www.lexusauto.es**
Telf. atención al cliente:	**91 151 30 00**
Garantía	**5 años**

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Airbag rodilla conductor y acompañante; alerta de cambio involuntario carril+fatiga conductor; alerta para peatones con sonido+ freno de tráfico trasero cruzado; aviso cambio involuntario de carril+centrado; asistente de parada de emergencia+precolisión; sensores parking; vidrios hidrófugos y traseros sobretintados; freno parking automático; control crucero adaptativo; cámara trasera; faros biLED accionamiento haz carretera automático+función Follow me home; antinieblas LED+cornering; sensores lluvia+luz; lector señales; retrovisores calefactables eléctricamente plegables; acceso/arranque (por botón) sin llave Smart Entry; asientos del.+volante calefactables; climatizador doble+purificador Nano-e X+sensor humedad; acabados y tapizado cuero Tahara; cuadro digital 12,3"; pintura sólida; pantalla táctil multimedia 12,3"+CarPlay/Android Auto inalámbrico+radio digital DAB; bahía carga inalámbrica tipo Qi; Bluetooth; selector modos conducción; servicios conectados; llantas aleación 18"+neumáticos runflat y alarma.
OPCIONES Pintura metalizada (1.250 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Política de la marca es el equipamiento cerrado. De ahí que nuestro protagonista solo relegue como extra la pintura metalizada y ciertos accesorios de postventa, si bien hay otros acabados.

LOS RIVALES

BMW X1 sDRIVE20i	45.750 €
Tipo de motor	**Gasolina, 3 cilindros línea, turbo MHEV**
Cilindrada	**1.499 cm³**
Potencia máxima	**170 CV entre 4.700 y 6.500 rpm**
Par máximo	**280 Nm entre 1.500 y 4.000 rpm**
Velocidad máxima	**216 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,3 segundos**
Consumo recorrido mixto	**5,9 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.500 / 1.845 / 1.642 mm**
Capacidad de maletero	**500-1.545 litros**
Nos gusta	**Prestaciones, habitabilidad y dinámica**
No nos gusta	**No es full hybrid**

MERCEDES-BENZ GLA 200	46.503 €
Tipo de motor	**Gasolina, 4 cilindros línea, turbo MHEV**
Cilindrada	**1.333 cm³**
Potencia máxima	**163 CV a 5.500 rpm**
Par máximo	**270 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm**
Velocidad máxima	**210 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,9 segundos**
Consumo recorrido mixto	**6,7 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.412 / 1.834 / 1.616 mm**
Capacidad de maletero	**425-1.420 litros**
Nos gusta	**Confort, dinámica y sello ECO**
No nos gusta	**Prestaciones algo discretas; no full hybrid**

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI 115 CV DSG7 50 ANIVERSARIO

Eterno

No se toca lo esencial, pero el Golf recibe interesantes mejoras que le hacen algo más competitivo, sobre todo en materia multimedia. Probamos la versión de acceso a la etiqueta medioambiental ECO con el completo acabado que rinde homenaje a su larga trayectoria.

E.Cano Paloma Soria

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI 115 CV DSG7 50 ANIVERSARIO

Tipo de motor	**Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**1.498 cm³**
Potencia máxima	**115 CV entre 5.000 y 6.000 rpm**
Par máximo	**220 Nm entre 1.500 y 3.000 rpm**
Velocidad máxima	**203 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**9,9 segundos**
Precio base	**36.880 €**
Gama desde	**27.845 €**
Cuota Mensual*	**462 €**
Lanzamiento	**Abril de 2024**
Valoración Altagama	★★★★

*consultar condiciones en www.volkswagen.es

Decía Luis Aragonés, el 'Sabio de Hortaleza', que el fútbol consiste en "ganar, ganar, ganar... y volver a ganar". Y un poco esa ha sido la historia del Volkswagen Golf, auténtico 'Rey de Europa' durante mucho, trono que ha cedido recientemente. Y es que 50 años y ocho generaciones dan para mucho.

La última entrega Golf es reciente, apenas unas semanas entre nosotros. Es lo de siempre, pero renovado. La base es la misma del modelo lanzado en 2020, aunque incorpora un ligero cambio de imagen y más 'chicha' en el plano tecnológico.

El logo, iluminado

En el frontal cambia el diseño de los faros y el paragolpes. Sin embargo, es fácil identificar al último Golf: basta comprobar que el logo de la marca en la parrilla vaya iluminado. Es el caso de nuestra unidad, vestida con el completo acabado 50 Aniversario.

También incluye en su dotación los faros matriciales Matrix

Llantas de 18", pero obligan a pagar impuesto de matriculación con respecto a otros acabados.

LED IQ-Light, optimizados en lo tocante al alcance, que asegura un haz mucho más profundo: ahora llega a 500 metros. Asimismo, los pilotos traseros cambian ligeramente en la estructura interior. Punto.

Sin embargo, de puertas hacia dentro las mejores son visibles nada más sentarnos a los mandos. De entrada, destaca la nueva pantalla táctil del salpicadero, crecida a 12,9". No solo es más amplia, sino que por fin la barra que gestiona la temperatura del climatizador y el volumen está retroiluminada.

Y si nos ponemos a 'trastear' comprobamos que el propio sistema multimedia es algo más rápido de funcionamiento. El asistente de voz se activa pronunciando 'Hola IDA', práctico y cómodo. Novedad también es la integración (en breve) de la app de inteligencia artificial ChatGPT, a modo de comando de voz mejorado. Rectificar es de sabios y el Golf lo ha hecho (también otros modelos de nueva factura): los mandos del volante pasan de táctiles a mecánicos, mucho más intuitivos. Poco más a resaltar en cuanto a mejoras, más allá del excelente trato que dispensa en todo lo tocante a la calidad de materiales y ajustes, con ese tacto riguroso y preciso de casi todo lo que se palpa y una insonorización notable.

En su amplia oferta mecánica cobran protagonismo las versiones híbridas ligeras, algo más eficientes que sus equivalentes sin electrificar. Pero el motivo principal de compra en España, no nos engañemos, es la etiqueta medioambiental ECO de la DGT, cada vez más solicitada por los con-

Luces matriciales de serie: han mejorado la profundidad del haz de luz hasta 500 metros.

Logo iluminado y tira de luz LED enlazando los faros, una de las novedades del actualizado Golf.

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI 115 CV DSG7 50 ANIVERSARIO

LO MEJOR
Calidad y confort general
Motor suave y refinado
Consumo y dotación
LO PEOR
Diseño continuista
Precio más elevado que rivales similares
Plaza central trasera

Apenas hay cambios estéticos, más allá del frontal y la estructua interna de los pilotos traseros. Las llantas son muy aerodinámicas.

ductores más urbanitas por los beneficios que acarrea.

Probamos aquí la de acceso, un 1.5 eTSI con 115 CV. Son 1.905 € más que el TSI 115 CV sin hibridar, pero en este último el cambio es manual de seis velocidades y nuestro protagonista incorpora la caja automática DSG7. A saber, con acabado 50 Aniversario no ofrece el TSI manual, pero sí el eTSI con 150 CV DSG7. ¿Compensa? Habrá gente que no necesite más energía, sobre todo si el uso es prioritario en ciudad.

La realidad es que por 765 € adicionales tenemos 35 CV y 20 Nm extra, un rendimiento superior y bastante más solvencia a la hora de adelantar (reprís) o remontar largos repechos, sin ir más lejos, sobre todo yendo cargados. Y salvo por un tipo de conducción más dinámica, el consumo tampoco se dispara. Le toca a usted sopesar prioridades.

VALORACIÓN

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI 115 CV DSG7 50 ANIVERSARIO

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Mildhybrid 48V, ACT...

Nuestro Golf eTSI 115 CV fija en sus objetivos que el consumo no sea problema. Para ello el propulsor de gasolina 1.5 cuenta con varios aliados. El primero, el sistema mildhybrid a 48V, un pequeño generador eléctrico de apenas 18 CV que sirve de apoyo a la mecánica térmica en momentos puntuales.

Carece de capacidad para impulsar al Golf por sí solo, pero resulta efectivo, más en ciudad que en autovía. Lógico, pues para aportar exige la energía que facilita una pequeña batería alimentada por la frenada regenerativa (si no hay decelaraciones, apenas recarga).

Otro factor determinante es el sistema ACT. Permite desco-

Cuadro Digital Cockpit Pro de 10,25", de serie. Es configurable y muy completo en cuanto a información. Y goza de gran resolución.

Volante multifunción con mandos otra vez táctiles, más intuitivos que los sensoriales.

En el centro del salpicadero, esta batería de mandos, entre ellos el asistente de conducción Mode

El acabado 50 Aniversario es el más completo de la gama. El '50' va en el volante y sobre el pilar B.

Cambio DSG de siete relaciones con programa deportivo. La función secuencial, en las levas del volante.

Nueva pantalla táctil de 12,9": es una de las novedades. La barra inferior está ahora, por fin, retroiluminada.

Asientos ergoActive delante, calefactables y con regulación eléctrica para conductor. Detrás ofrece climatización independiente; el maletero, desde 381 litros.

nectar los dos cilindros centrales cuando la presión sobre el acelerador lo permite. Lo hace con una suavidad tal que es virtualmente imposible detectar si circulamos con la mecánica a pleno funcionamiento o con la mitad en modo 'off'. Por último, con el perfil ECO activo del asistente de conducción se impulsa 'a vela', es decir, por inercia, desacoplando la transmisión para ahorrar y emitir menos.

¿Y el gasto?

Justo las ventajas son evidentes: se disfruta de una marcha más suave y silenciosa, más a baja velocidad o en ciudad. Por su parte, el consumo medio durante la prueba ha sido de 5,7 l/100 km, con picos de 6,4 por autovía. Cifras muy aceptables para un vehículo compacto que se mueve en 1.400 kg casi con lo puesto.

Por lo demás, dinámicamente no es la opción referente del segmento, como tampoco lo es por confort. Sin embargo, la nota media siempre es muy elevada y esa es en parte la clave de su éxito: el equilibrio. De hecho, resulta complicado ver en apuros al chasis con este nivel de potencia, entre otros porque el rendimiento es bueno, sin más. Si queremos extraer todo el jugo al motor, mejor apostar por el modo deportivo del cambio y actuar sobre las levas, pues si dejamos que el coche decida a la mínima engranará séptima para aliviar sed.

Ese asistente de conducción permite elegir entre perfiles ECO, Confort y Sport, más una función Individual para gestionar al gusto parámetros mecánicos, asistencia de dirección y dinámica de marcha.

En opción podemos incorporarle suspensión más deportiva u otra adaptativa más sofisticada. En todo caso, el Golf es un vehículo confortable, agradable por tacto general, bien insonorizado y razonablemente habitable, maletero incluido.

El eTSI 115 CV DSG, fuera del acabado 50 Aniversario, libera de impuesto de matriculación

EL PROBADOR OPINA

No hay grandes sorpresas: el nuevo Golf es el de antes, añadiendo mejoras en materia multimedia. La variante eTSI más modesta convence y se suma a la contundencia global del modelo.

FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI 115 CV DSG7 50 ANIVERSARIO

PRECIO: 36.880 €
LANZAMIENTO: Abril de 2024

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	115 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	220 Nm entre 1.500 y 3.000 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática con doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción, diferencial electrónico XDS
Frenos	Discos ventilados delanteros y y discos macizos traseros
Neumáticos	225 / 40 R18
Llantas	7,5 x 18'''

PRESTACIONES

Velocidad máxima	203 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,3 l/100 km (WLTP)
Emisiones (CO_2)	121 g/km (WLTP)

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.286 / 1.789 / 1.459 mm
Distancia entre ejes	2.620 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.335 kg
Depósito de combustible	45 litros
Capacidad de maletero	381-1.237 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II – C/ Selva, 22, 08020 Barcelona

Página Web:	www.volkswagen.es
Telf. atención al cliente:	902 151 161
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros Matrix LED; asistentes de cambio de carril, de salida de aparcamiento y de apertura de puertas segura; asistente de voz IDA; asistente dinámico de luz de carretera; asistente de arranque en pendiente; control de velocidad de crucero adaptativo con función de atascos; climatizador automático tres zonas; aparcamiento asistido Park Assist; asistente de frenada de emergencia Front Assist; freno de estacionamiento electrónico; limitador de velocidad; retrovisor interior electrocromático; llamada de emergencia e-Call; control de presión del aire en los neumáticos; alerta por fatiga del conductor; acceso y arranque sin llave; navegador; conectividad inalámbrica Android Auto y Apple CarPlay cámara 360.

OPCIONES Pintura rojo metalizada (145 €); techo panorámico eléctrico (1.100 €); airbags laterales traseros (365 €); rueda de repuesto (105 €); suspensión adaptativa DCC (845 €); suspensión deportiva (445 €) y pack Hola tecnología: incluye Head-up display y sistema de sonido Harman Kardon (1.015 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La suspensión adaptativa incrementa confort en zonas con firme irregular. El paquete Hola tecnología es más caprichoso, pero sus dos elementos son golosos.

LOS RIVALES

FORD FOCUS ST LINE X 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV — 32.184 €

Tipo de motor	Gasolina, 3 cilindros, turbo + MHEV
Cilindrada	998 cm³
Potencia máxima	125 CV a 6.000 rpm
Par máximo	170 Nm entre 1.400 y 4.500 rpm
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	10,2 segundos
Consumo combinado	5,3 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.392 / 1.825/ 1.459 mm
Capacidad de maletero	392-1.354 litros
Nos gusta	Dinámica ágil, dotación de serie y maletero
No nos gusta	Versión sin opción a cambio automático

SEAT LEÓN FR 25 ANIVERSARIO 1.5 eTSI 115 CV DSG7 — 32.011 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros, turbo + MHEV
Cilindrada	1.498 cm³
Potencia máxima	115 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	220 Nm entre 1.500 y 3.000 rpm
Velocidad máxima	197 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	10,4 segundos
Consumo combinado	5,5 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.368 / 1.800 / 1.442 mm
Capacidad de maletero	380-1.301 litros
Nos gusta	Talante ágil y deportivo, y motor refinado
No nos gusta	Sistema multimedia y plaza central trasera

HYUNDAI SANTA FE

Esto es otra historia

Salto exponencial el protagonizado por la última entrega Santa Fe. Sí, abandona el diésel (discutible) a favor de la hibridación autorrecargable (ahí centrará ventas) y la enchufable. El conjunto destila un innegable aire Premium, por donde se mire.

E. Cano

Muy cómodo por asientos, aislamiento, suspensiones... El puesto de mando recuerda al del último Tucson. La tercera fila es apta para adultos; llegar o salir de ella es cosa aparte.

Las claves

- Quinta generación Santa Fe totalmente nueva
- Más grande (4,83 metros de largo)
- 7 plazas, tracción total y automático (toda la gama)
- Híbrido ECO (213 CV) e híbrido enchufable (253 CV)
- Desde 55.020 €

Ante si, el Hyundai Santa Fe de quinta etapa, distinto al precedente de 2018 (actualizado en 2021). Son 4,83 metros de largo (+6 cm y más distancia entre ejes, que salta de 2,815 metros, por los 2,765 del anterior) para un SUV de aire poderoso que enfrenta a los Kia Sorento, Nissan X-Trail, Renault Espace...

Toda la gama dispone de siete plazas, junto a otros como cambio automático y tracción total HTRAC. Eso sí, nada de diésel: en su lugar, dos mecánicas, híbrida gasolina/eléctrica autorrecargable, desde 55.020 €, e híbrida enchufable, a partir de 58.820.

Diseño al margen, con guiños a 4x4 emblemáticos tipo Land Rover, rasgos llamativos como faros y pilotos (muy bajos, a pie de portón) con luz en H (de Hyundai), angulosos pasos de rueda (para llantas de hasta 21") y formas muy cúbicas (de ahí la amplitud interior, ojo, camperización incluida en postventa), firma características Premium. Hablo de calidad, de un elevado confort (hasta de rodadura, con gran facilidad de conducción) y de un extenso equipamiento. Y eso que no llega a la ex-

Frente al acompañante, guantera superior con sistema para eliminar bacterias de móviles, llaves...

Muy fácil de conducir, es muy cómodo, de lo mejorcito en la nutrida categoría SUV de 7 plazas

celencia en todos los materiales o por falta de soluciones vanguardistas (sin eje trasero direccional, suspensión neumática...)

Más: el maletero da casi la misma capacidad en las dos versiones (628 litros el HEV, 621 el PHEV, siempre con cinco plazas y las últimas abatidas); cuenta con estor cubrecarga enrollable.

El ECO, más solicitado

Mecánicamente, el híbrido autorrecargable (desde 7 l/100 km y 2.040 kg), que será el más demandado, firma 215 CV/350 Nm (etiqueta ECO) y el enchufable (sello CERO), 253 CV (a partir de 2.165 kg). Comparten motor 1.6 turbo de gasolina de cuatro cilindros y cambio automático (convertidor de seis marchas el HEV y epicicloidal el PHEV), con selector en la caña de dirección. Su quehacer es parejo, si bien, claro, el plug-in (por instantes menos reactivo al acelerador), da 54 km sin emisiones (discretos, con recarga en alterna a 3,7 kW en 3,5 horas).

A los mandos, doble pantalla convexa (cada una de 12,3"), en la consola otra más de 6,6" con mandos físicos para el climatizador (y funciones de uso menos frecuente)... Hay equipamientos Maxx, Techno, Style y Calligraphy, este, el más sofisticado (aunque sin detalles decorativos en madera como el Techno) con dos cargadores inalámbricos Qi, guantera de desinfección por UV, asientos delanteros con más ajustes y funciones, Head-up display, retrovisor digital o un potente equipo de audio. □

Sobre el anterior, crece 6 cm, hasta 4,83 metros (y 2,82 entre ejes)

MUY SEGURO

Disponible en diez colores de carrocería, incluye una diversidad de ADAS: programador activo de velocidad con mantenimiento de carril para guiado automático (incluso cambia de carril), frenada automática de emergencia a baja velocidad con reconocimiento de peatones, aviso de distracción del conductor y de tráfico cruzado trasero, alerta de tráfico en la intersección, aparcamiento semiautomático (desde fuera), salida segura de habitáculo, cámaras 360... ¿Sabe? Muchos recubrimientos internos son respetuosos con el entorno: plástico reciclado en alfombrillas y respaldos, cuero sintético (paneles de puerta)... Claro que no renuncia al cuero Nappa o a la madera en otros paramentos.

LAND ROVER DEFENDER OCTA

Súper Defender

Land Rover eleva las capacidades de su modelo más icónico tanto dentro como, especialmente, lejos del asfalto. Y lo hace a través de esta versión tope de gama, que eleva al Defender a cotas donde nunca antes había llegado.

José Armando Gómez

Paragolpes rediseñados: mejoran los ángulos de ataque y salida y añaden una robusta protección a la parte inferior.

Han tardado casi tres años en ponerlo a punto, pero ahora que conocemos sus detalles técnicos ese plazo, y las más de 13.490 pruebas completadas, se justifica. El resultado es al Defender lo que el Super Saiyajin a los protagonistas de Dragon Ball: una versión que mejora todas sus capacidades, siendo más rápido y fuerte en cualquier circunstancia.

Arsenal técnico

Equipado con motor V8 biturbo Mild-hybrid de 4,4 litros, es el Defender más extremo y potente de la historia, con 635 CV y 750 Nm de par límite (estable entre 1.800 y 6.000 rpm, y hasta 800 Nm con modo Dynamic Launch activo), capaz de pasar de 0-100 km/h en cuatro segundos y alcanzar 250 km/h de punta si lo equipamos con llantas ligeras de 22" y neumáticos todotiempo.

La edición de lanzamiento cuenta con llantas forjadas de 20" y neumáticos todoterreno Goodyear de 33 y diseño exclusivo. El trabajo sobre el chasis es excelso, con 28 mm más de altura, 68 más de anchura y una revisión a fondo de la suspensión 6D Dynamics, con triángulos más robustos y largos, y amortiguadores activos especiales con acumuladores independientes. También monta nuevos discos de freno delanteros de 400 mm con pinzas Brembo.

Por otro lado, el Terrain Response ofrece nuevas calibraciones para arena, barro, surcos, hierba, gravilla, nieve y roca; así como para la posición Dynamic de carretera, simplemente pulsando el botón transparente del logo en el volante. En exclusiva, desde ese mismo mando podemos acceder al perfil OCTA, del que facilitamos detalles en el anexo.

Las claves

- Con 635 CV es el Defender más potente que jamás fabricado
- Capacidad offroad incrementada
- Asientos y acabados específicos
- Disponible desde 207.450 €
- Edition One: se comercializará en exclusiva durante el primer año a un precio de 228.500 €

El Defender OCTA Edition One estará disponible durante el primer año de producción y cuenta con elementos de equipamiento exclusivos.

La primera fila del Defender OCTA incluye asientos Performance totalmente nuevos, equipados con mayor refuerzo en el respaldo y reposacabezas integrados.

Cubre el 0-100 km/h en 4 segundos y logra una máxima de 250 km/h

El color Faroe Green solo está disponible para vehículos Defender OCTA Edition One, al igual que los detalles de fibra de carbono laminada.

El Defender OCTA llega en exclusiva a la carrocería de cinco puertas (versión 110). La ganancia de altura y anchura también se aprecia en la ampliación de los pasos de rueda y en el rediseño de paragolpes y protección de bajos, que mejoran ángulos de ataque, salida, ventral y capacidad de vadeo: es capaz de sumergirse un metro

Ultrafabrics

Ya en el interior, la tapicería puede elegirse en poliuretano Ultrafabrics (un 30% más ligera y de serie para el Edition One) o en piel semi-anilina. Delante equipa asientos Performance totalmente nuevos con mayor refuerzo en el respaldo y reposacabezas integrados. Y está disponible, por primera vez en el modelo, el sistema de audio Body and Soul Seat desarrollado en colaboración con SUBPAC y la Universidad de Coventry.

El nuevo Defender Octa está disponible desde 207.450 €, mientras que el Defender OCTA Edition One, que se comercializará únicamente durante el primer año de producción, tiene un precio de partida de 228.550 €.

La versión OCTA tiene su propio logo, este rombo inspirado en el diamante, por ser el mineral más resistente y deseado.

MODO OCTA

Una pulsación larga del mando del volante basta para acceder al modo OCTA, el primer modo de conducción todoterreno específico de Defender centrado en el rendimiento, añadiendo un nuevo nivel al de por si completo paquete de modos de conducción offroad del modelo. Si se combina con los ajustes de control de tracción más suaves (TracDSC o DSC desactivados), también ofrece una calibración del ABS para superficies camperas única, que garantiza y optimiza la respuesta de los frenos.

ŠKODA KODIAQ DESIGN 2.0 TDI 193 CV DSG 4X4

Impone la lógica

La marca checa afina como pocas para cuadrar las necesidades del cliente: coches de tamaño a medio camino entre segmentos, precios competitivos (que no baratos), dinámica, tecnología y soluciones inherentes a Volkswagen (cuando no más ingeniosas)... El nuevo Kodiaq aglutina todo ello y además recibe lo último en seguridad y asistencias de conducción. Aquí lo probamos en su diésel más potente, con tracción total 4x4.

E. Cano Paloma Soria

ŠKODA KODIAQ DESIGN 2.0 TDI 193 CV DSG 4X4

Tipo de motor	**Diésel, 4 cilindros en línea turbo**
Cilindrada	**1.968 cm³**
Potencia máxima	**193 CV entre 3.500 y 4.200 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm**
Velocidad máxima	**220 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,8 segundos**
Precio base	**50.450 €**
Gama desde	**44.300 €**
Cuota Renting*	**desde 449 €/mes**
Lanzamiento	**Abril de 2024**
Valoración Altagama	★★★★☆

* Más información en www.skoda.es

Aunque es un SUV largo, 4,76 metros en números redondos, no es alto: 1,66 metros. Destaca el nuevo pilar trasero C en color plata a contraste, según tonos de carrocería.

Todavía hay usuarios en España que ven a Škoda con ese estigma de marca barata con el que irrumpió en nuestro mercado. Nada más lejos de la realidad: puede que no se un Audi en calidad absoluta, pero no anda lejos y sí muy cerca (cuando no por encima) de muchos modelos de SEAT y Volkswagen dentro del mismo grupo. De ser así se encargan desde la tecnología aplicada a toda su gama a las mecánicas, calidades y ajustes empleados. Es más, en Europa y en otros muchos son automóviles codiciados por fiabilidad y resolución.

Sobre la última, me refiero a esa capacidad inherente a la marca para hacer casi todos sus vehículos a medio camino entre segmentos, lo que más viene a ser que desde el inferior uno se lleva 'coche y pico'. Pasa, sobre todo, en los Kamiq, el B-SUV que además es su estrella de ventas en estos lares, y Octavia, pero también con la berlina estandarte Superb y su declinación familiar Superb Combi. No tanto en el todocamino grande que nos ocupa. el nuevo Kodiaq, que por dimensiones es bastante más parejo a sus rivales de Kia (Sorento), Hyundai (Santa Fe), Nissan (X-Trail), Renault (Espace) o SEAT (Tarraco), por citar algunos ejemplos. Aquí enfrentamos un automóvil de 4,76 metros de largo (+61 mm, si bien pierde 18 en anchura y, aún más apreciables de un vistazo, 24 mm de altura) muy orientado a la practicidad y la facilidad de uso.

Cuatro a placer

Como cabe imaginar, el interior es francamente amplio para cuatro adultos bien grandes, con mucho hueco para las piernas en las dos primeras filas (la segunda, con ajuste longitudinal). Es, sin embargo, un tanto estrecho, algo que pasa en otros Škoda y que no facilita acomodar a cinco adultos o a tres niños en sillitas infantiles. La tercera y última fila suma dos plazas para niños no muy altos, niños que no requieran las citadas sillitas.

Llantas de 19" de serie, o bien de 20, como estas semicarenadas, más eficientes, por 1.560.

Junto a un diseño más afilado que evoluciona de forma apreciable sobre su antecesor sin dejarlo viejo, el puesto de mando exhibe una composición sensiblemente más sofisticada. Por ejemplo, la pantalla central multimedia es de hasta 12,9", la palanca del cambio de marchas (automático de doble embrague en toda la gama) va en la caña de dirección (un mando algo aparatoso común a VW como los eléctricos ID y los nuevos Passat/Tiguan) y el salpicadero recibe tres mandos circulares (un poco bajos, por cierto), cada uno con una pequeña pantalla de 32 mm integrada. Se llaman Smart Dials y presentan funciones conmutables para ajustar, según casos, temperatura, soplado del ventilador, modos de marcha...

Faros matriciales en pack Light&View Plus (800 €), con pilotos traseros LED, parrilla iluminada...

Esa modernidad también se refleja en la tecnología embarcada, de serie u opcional. De ahí hay mejoras en los asistentes a la conducción y de seguridad como el airbag central entre los asientos delanteros, Emergency Assist (detiene el Kodiaq por si solo si detecta que el conductor no lo controla), asistente de atascos (toma el control longitudinal y lateral a menos de 60 km/h en vías rápidas), aparcamiento remoto desde el móvil, detección

VALORACIÓN

ŠKODA KODIAQ DESIGN 2.0 TDI 193 CV DSG 4X4

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖

ŠKODA KODIAQ DESIGN 2.0 TDI 193 CV DSG 4X4

LO MEJOR

Relación precio/potencia

Equipamiento completo

Precio competitivo

LO PEOR

Consumo alto y tanque pequeño

Tacto rudo, poco confortable para uso cotidiano

Conducción exigente yendo rápido

de vehículos en ángulos muertos hasta 90 metros (antes 70), nuevo asistente de voz Laura basado en ChatGPT (responde a preguntas de conocimiento general y de entrada permite manejar infoentretenimiento, navegación y climatización), app MyŠkoda para, en remoto y vía móvil, supervisar parámetros del coche, abrirlo o cerrarlo, enviar rutas al navegador, activar la calefacción independiente, en versión plug-in (ahora con más de 100 km eléctricos homologados y capacidad para recargar CC a 50 kW) gestionar la recarga y preclimatizar la cabina...

Y no faltan otros tan seductores como los nuevos faros matriciales Matrix TOP LED (alumbran un 15% más que los full LED de serie), audio con nueve altavoces u opcional Canton con 14, asientos opcionales ERGO con masaje e incluso suspensión con amortiguación de firmeza variable, interesante en un automóvil llamado a viajar regularmente cargado.

Fácil y cómodo

Precisamente, este gran todocmino es un producto netamente confortable. La versión analizada cuenta de serie con trac-

El cuadro digital Virtual Cockpit (10") ofrece una variedad de vistas y multitud de datos, incluida la imagen del mapa de navegación.

Este es el selector del cambio automático, en la caña de dirección; algo aparatoso

Levas para el actuar de forma manual-secuencial el cambio, siempre bienvenidas.

Smart Dials, ruedas con pantalla que conmutan entre funciones para ajustes de climatización, modos de marcha...

Entre las opciones disponibles, algunas de interés como este porta iPad en el dorso de los asientos.

La pantalla central para el sistema multimedia es de 10", de 12,9 (esta) en pack desde 500 €. Funciona con eficacia.

Tan cómodo como espacioso, aunque la tercera fila no se lleva bien con adultos. El interior Suite Coñac es opcional. Buen maletero, muy versátil.

ción a las cuatro ruedas, un plus de agarre cuando el suelo no es adherente más que una invitación a la conducción campera pura para la que, por otra parte, no ha sido concebido. Entre unos y otros, la conducción resulta fácil e intuitiva. La frenada es siempre dosificable y la sensación a los mandos es rápidamente de seguridad. A ello contribuyen, junto a lo ergonómico de la posición de conducción (pese a ser largo, se ve muy bien el exterior hacia cualquier ángulo), una dirección bien asistida y la capacidad de aceleración y repris que devuelve el propio vehículo.

Al respecto, aquí tenemos uno de los dos turbodiésel previstos,

Soluciones Simply Clever de Škoda, como las barras ajustables (a fijar con velcro) para estibar la carga o, debajo, las papeleras en las guanteras de las puertas.

el más enérgico de 193 CV (hay otro con 150, suficiente y que ahorra 3.000 €) y 400 Nm. Un 2.0 de cuatro cilindros archiconocido que casa bien con las 1,8 toneladas de esta versión.

Gasto coherente

Una punta de 220 km/h y un 0-100 km/h de 8 segundos lo avalan: sin ser de derribo (en particular la última), valores solventes para el planteamiento familiar del Kodiaq.

De paso, es una mecánica que suena poco, en particular si el vehículo equipa vidrios acústicos opcionales, y que se contenta con una media real de unos 7 l/100 km. De nuevo, la marca impone la lógica. □

Desde el maletero, estas levas permiten abatir los respaldos posteriores fácilmente.

EL PROBADOR OPINA

Es el motor más adecuado para un SUV que respira modernidad, confort y buen hacer. No va súper equipado, aunque talonario en mano puede hacerlo. Con todo, es cómodo, muy práctico y competitivo, que no barato.

FICHA TÉCNICA

ŠKODA KODIAQ DESIGN 2.0 TDI 193 CV DSG 4X4

PRECIO: 50.450 €
LANZAMIENTO: Abril de 2024

1.657 mm

1.864 mm

Marcha solvente en toda circunstancia, que no prestaciones exultantes, y consumo razonable

MOTOR

Tipo de motor	**Diésel, 4 cilindros en línea, turbo**
Ubicación	**Delantero transversal**
Cilindrada	**1.968 cm³**
Alimentación	**Inyección directa, turbo e intercooler**
Distribución	**Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro**
Potencia máxima	**193 CV entre 3.500 y 4.200 rpm**
Par máximo	**400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm**

TRANSMISIÓN

Tipo	**Tracción total**
Caja de cambios	**Automático con convertidor de par y 7 velocidades, accionamiento automático o manual-secuencial**

BASTIDOR

Suspensión delantera	**Independiente MacPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Independiente paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Cremallera asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados (delante) y discos (detrás), ABS y EBD**
Neumáticos	**235/55 R18**
Llantas	**7,5 x 18 pulgadas**

PRESTACIONES

Velocidad máxima	**220 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,8 segundos**

CONSUMOS

Recorrido mixto	**6 l/100 km**
Emisiones (CO_2)	**158 g/100 km**

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	**4.758 / 1.864 / 1.657 mm**
Distancia entre ejes	**2.791 mm**
Nº de plazas	**7**
Peso en vacío	**1.798 kg**
Depósito de combustible	**58 litros**
Capacidad de maletero	**910 - 2.105 (5 - 2 plazas) litros**

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II – C/ Selva, 22, 08021 Barcelona

Página Web:	**www.skoda.es**
Telf. atención al cliente:	**902 151 161**
Garantía	**3 años**

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alarma+asistente cambio involuntario carril; aviso colisión frontal+frenado autónomo emergencia; climatizador trizona; sensores crepuscular, parking y lluvia; cargador inalámbrico Qi; cámara trasera; faros full LED y smart link inalámbrico. **OPCIONES** Airbag lateral detrás y de interacción delante (350 €), pack Simply Clever Family: incluye airbag central delantero y laterales traseros, cortinillas lunas laterales traseras y molduras laterales (610 €); pack Performance: incluye amortiguación adaptativa y dirección dinámica (900 €); pack Assisted Drive Plus: incluye asistente aparcamiento inteligente, parada emergencia, atascos, cámara 360º, regulación automática distancia y seguridad PreCrash (1.460 €); pack Tech Plus: incluye Head-Up display, navegación Baseline y pantalla 13" (1.095 €); enganche remolque y asistente maniobra (1.130 €); pack Assisted Drive: incluye asistente parada emergencia, atascos, regulación automática distancia y seguridad PreCrash (770 €); pintura metalizada (desde 630 €); volante calefatable+levas (150 €); vidrios acústicos (270 €) y techo panorámico (1.260 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Hay multitud de elementos para enriquecer la dotación, previo pago. Por seguridad, lo pediría con pack Assisted Dirve y pack con Light & View Plus, que incluye LED matriciales.

LOS RIVALES

NISSAN X-TRAIL 1.5 e-POWER e-4ORCE ACENTA 7 PLAZAS — 46.950 €

Tipo de motor	**Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo**
Cilindrada	**1.498 cm³**
Potencia máxima	**213 CV**
Par máximo	**525 Nm**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7 segundos**
Consumo combinado	**6,4 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.680 / 1.840 / 1.710 mm**
Capacidad de maletero	**120-485-1.298 litros**
Nos gusta	**Agrado de marcha, sello ECO y calidad**
No nos gusta	**Acceso a últimas plazas y maletero menor**

RENAULT ESPACE ICONIC E-TECH FULL HYBRID 7 PLAZAS — 46.922 €

Tipo de motor	**Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo**
Cilindrada	**1.199 cm³**
Potencia máxima	**200 CV**
Par máximo	**n.d.**
Velocidad máxima	**175 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,8 segundos**
Consumo combinado	**4,8 l/100 km**
Longitud / anchura / altura	**4.722 / 1.843 / 1.645 mm**
Capacidad de maletero	**159-477-677-1.714 litros**
Nos gusta	**Agrado de marcha, sello ECO e infotainment**
No nos gusta	**Vaivén acelerando (recuperar velocidad)**

ALFA ROMEO TONALE Q4 TRIBUTO ITALIANO

Homenaje a la Azzurra

Que no deja de ser como también llaman a la selección italiana de fútbol. Y es que la serie especial Tributo Italiano del SUV medio Tonale solo se ofrece en los colores de su bandera nativa, homenaje que acompaña en su nombre y comprende dotación de serie más rica. Aquí lo probamos en la versión tope de gama plug-in Q4.

E. Cano Paloma Soria

De alguna forma, la serie especial Tributo Italiano hace del Alfa Romeo Tonale la variante más rutera, o si prefiere, la menos campera. No es en ningún caso un SUV offroad, pero en este acabado lo es aún menos porque las habituales protecciones plásticas negras que bordean bajos y pasos de rueda, para evitar daños de carrocería provocados por arañazos y otras salpicaduras en circulación por pistas, van aquí pintados en el mismo color que el resto de la carrocería. De paso, las llantas 'made in Alfa' exhiben un bajo perfil 40. Écheles un vistazo: sería una delito arañarlas por meternos en berenjenales.

Hay tres colores a elegir, homenaje evidente a la bandera italiana que no deja de ser el tributo (por eso el nombre de la versión, Tributo Italiano) que el coche rinde a su país natal: Blanco Banchise Alfa, Verde Montreal y Rojo Alfa (el único sin sobreprecio), con o sin techo negro a contraste. Sobre la declinación, el fabricante indica que "ha sido pensada con la mente puesta en los grandes rasgos de los automóviles imaginados y fabricados en Italia, y destaca por un interior de alta gama lleno de detalles exclusivos". Por ejemplo, cruce de cuero y al Alcantara en los tapizados, aluminio para las grandes levas de cambio (muy Alfa y hasta muy Ferrari y Maserati...)

Lo cierto es que el coche, que también se ofrece para esta terminación con motorizaciones híbridas MHEV ECO de 130 y 160 CV y diésel de 130, además de la híbrida enchufable Q4 aquí probada, contempla un equipamiento abultado. Entre otros con faros LED matriciales, esas llantas (son de 20"), un amplio abanico de asistencias a la conducción y la seguridad, portón manos libres o sistema de audio Harman Kardon, entre lo más señalado. Es más, si echa un rápido vistazo a la ficha de equipamiento junto a estas líneas advertirá que relega poco a la lista de opcionales, y que la mayoría de lo deja ahí son accesorios de postventa.

Presencia discreta

Hasta aquí lo que singulariza a este Tonale en concreto, más allá de los bordados que luce sobre los reposacabezas delanteros alusivos a la variante. Aparte, este todocamino medio, la gran apuesta de la nueva Alfa hasta el inminente aterrizaje del B-SUV Junior (llega ya, y además en versiones eléctrica e híbrida),

ALFA ROMEO TONALE Q4 TRIBUTO ITALIANO

Motor térmico	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo PHEV
Cilindrada	1.332 cm³
Potencia máxima	180 CV a 5.750 rpm
Par máximo	270 Nm a 1.850 rpm
Motor eléctrico	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máx./Par máx.	122 CV/250 Nm
Batería	Ión-litio 15,5 (12 útiles) kWh
Autonomía EV	63 km
Potencia máx. combinada	280 CV
Velocidad máxima	206 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,2 segundos
Consumo	1,4 l/100 km
Autonomía eléctrica	59 km
Precio base	61.089 €
Gama desde	40.547 €
Cuota mensual*	748 €/mes
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Condiciones en alfaromeo.es

VALORACIÓN

ALFA ROMEO TONALE Q4 TRIBUTO ITALIANO

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Las llantas de aleación con el clásico diseño de trébol en Alfa Romeo son aquí de 20".

La instrumentación digital sobre display de 12,3" ofrece distintos diseños, como este tipo vintage.

Levas metálicas para actuar el cambio, muy Alfa, muy accesibles... pero interfieren con otros mandos.

Selector DNA para los modos de conducción; actúa sobre la firmeza de suspensión, entre otros.

Pantalla del sistema multimedia de 10,25", pequeña para lo que exhibe la competencia.

ha pasado relativamente desapercibido en nuestro mercado. Hay quien dice que no concentra el purismo inherente a la marca, como hacen los indiscutidos Giulia y Stelvio de los que el fabricante de Arese sigue sacando réditos, en ocasiones a base de series especiales. Y digo purismo tanto por estética (subjetivo y discutible) como por dinámica (menos).

De esta, hay que matizar. Pocos en la categoría llevan las ruedas entre topes con solo 2,5 vueltas, lo que habla de una dirección bastante rápida, al mejor estilo de la casa. A su vez, la suspensión adaptativa Dual Stage cambia de firmeza pulsando un botón, mientras el habitual en Alfa Romeo selector de modos de conducción DNA estimula perfiles más o menos eficientes o dinámicos (respuesta de acelerador, suspensión y cambio, esencialmente) según los deseos del conductor; se nota el decalaje entre ellos. A todo ello, el coche pisa, frena y destila maneras estupendas. Ni siquiera acusa en exceso un peso que acaricia dos toneladas.

Este tope de gama trae consigo faros LED matriciales. La firma luminosa es extrapolable a la zaga.

Único phev

Es cierto, en todo caso, que no pasa por ser tan reactivo como otros Alfa anteriores a él. En esto, claro, es crítica la mecánica, única híbrida enchufable del fabricante con su correspondiente etiqueta ambiental CERO. Una arquitectura que conjuga un propulsor de gasolina 2.0 turbo de cuatro cilindros y 180 CV con otro eléctrico trasero del que afloran 122 (el que

ALFA ROMEO TONALE Q4 TRIBUTO ITALIANO

LO MEJOR
- Rendimiento global
- Etiqueta CERO
- Equipamiento de serie

LO PEOR
- Maletero pequeño
- Autonomía eléctrica justa
- Respuesta poco deportiva

mueve las ruedas de ese eje para, de paso, brindar la tracción total, Q4 en la nomenclatura de la marca transalpina).

El tándem fija un máximo de 280 CV con un par límite abultado, próximo a 500 Nm. Gobierna todo ello una caja de cambios automática de convertidor y seis marchas que podemos manejar de forma manual/secuencial desde las levas de volante de las que hablaba (por cierto, en ocasiones interfieren para simplemente pulsar la intermitencia).

No me malinterprete, las suyas son cifras respetables, al menos sobre el papel: una punta que rebasa 200 km/h, pero sobre todo un sprint de 0-100 km/h de poco más de seis segundos están muy bien, y además el coche reacciona (salida de parado y repris) con facilidad en adelantamientos, incorporaciones a vía, largos

El habitáculo es razonable para cuatro adultos de buena talla. Personalmente, me gustarían asientos delanteros más envolventes. Maletero muy justo.

repechos... Sí, corre aunque vaya cargado, más con metros por delante. Pero, y aquí voy a convenir con los más críticos del modelo, si me apura con más de un purista de la marca, no como cabría esperar, con la reacción de grandes paradigmas de la firma. Y no digo ya de los Q4 aún a la venta en Giulia y Stelvio, auténticas 'bestias pardas', sino de versiones de aquellos mucho más terrenales, pero absolutamente gratificantes, como los Veloce, que andan en valores de rendimiento parejos y que auguran una respuesta en gran medida ajena a nuestro protagonista.

Potencia máxima de carga, solo CA: 7,4 kW; ahí, 2,5 horas a tope. Viene con cable Modo 2. El 3, 400 €.

Unos 50 km reales

¿Cosas de la arquitectura plug-in? En cierto modo, sí. Hay alguna marca que la usa para ganar fuerza, pero en el ejemplo que nos ocupa, donde trabaja con notable sincronización, los tiros apuntan a la eficiencia. Este coche homologa 61 km en posición eléctrica (piense, reales, en unos 50), que no son para 'tirar cohetes' pero que no están mal a nada que nos ocupemos de recargarlo con asiduidad (solo en corriente alterna a un tope de 7,4 kW, operación por lo demás obligada por el fabricante para mantener la garantía).

Es más, el consumo una vez drena pila, se mueve entre 6 y 8 l/100 km a nada que viajemos de forma legal, o bien ante circulación urbana pesada. Buena cosa hasta para compensar un depósito más bien escueto: 42,5 litros. Y añado: en la práctica PHEV como este retan a ser conductores eficientes y a sacar todo el jugo al componente eléctrico, lo que suele derivar en una circulación bastante más sosegada de lo que invita su planteamiento mecánico. □

Nomenclatura de la edición especial bordada en los reposacabezas.

EL PROBADOR OPINA

Es incluso exclusivo por poco visto, y competitivo pues, no siendo barato, que no lo es, se mueve en línea con sus rivales de Audi y BMW, por ejemplo. Cumple sin ser deportivo.

FICHA TÉCNICA

ALFA ROMEO TONALE Q4 TRIBUTO ITALIANO

PRECIO: 61.089 €
LANZAMIENTO: Marzo de 2024

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.332 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo, compresor e intercooler
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	180 CV a 5.750 rpm
Par máximo	270 Nm a 1.850 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Trasero transversal
Potencia máxima	122 CV
Par máximo	250 Nm
Batería	15,5 (12 útiles) kWh

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	280 CV
Par máximo combinado	470 Nm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total Q4
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 6 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente tipo Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Independiente tipo Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de tracción y estabilidad
Frenos	Discos ventilados de 330 mm (delanteros) y 305 mm (traseros)
Neumáticos	235 / 40 R 20
Llantas	8 x 20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	206 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,2 segundos

CONSUMOS

Autonomía EV	59 km
Recorrido mixto	1,4 l/100 km
Potencia de carga máx.	7,4 kW CA
Tiempo de carga	2,5 horas a 7,4 kW en CA (6,5 a 3,7 kW)
Emisiones (CO_2)	32 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.528 / 1.841 / 1.601 mm
Distancia entre ejes	2.636 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.910 kg
Depósito de combustible	42,5 litros
Capacidad de maletero	385 - 1.430 litros

CONTACTO

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES SPAIN S.A.
Calle Eduardo Barreiros, 110. 28041 Madrid

Página Web:	www.alfaromeo.es
Telf. atención al cliente:	900 670 643
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Asientos delanteros eléctricos climatizados; suspension Alfa De Valvula Doble Efecto (2 Stage Valve Suspension); faros matriciales LED; lector señales; detector cansancio; frenada emergencia baja velocidad; mantenimiento carril; cierre seguridad para niños puertas traseras ; cámara trasera; control crucero adaptativo; audio Harman Kardon; cuadro TFT 12,3''; bahía carga inalámbrica Qi y reconocimiento señales tráfico+asistente ISA .

OPCIONES Pintura Blanco Banchise o Verde Montreal, siempre con techo negro (1.331-1.513 €); Pack Conducción Autónoma 2+Magic Parking: incluye retrovisores exteriores electrocromados, conducción autónoma nivel 2, cámara 360º, detección tráfico trasero+ángulo muerto, sensores parking del./det./lat. y asistente estacionamiento paralelo/perpendicular (1.815 €); porta placa pequeña (18 €); umbrales logo iluminado (372 €); funda llave color (66-77 €); asegurador equipaje (65 €); gancho de remolque desmontable (757 €); portabicis a situar sobre el gancho de remolque (821 €) y emblemas blanco/negro en los bujes de rueda (70 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Interesa el Pack Conducción Autonóma por los elementos que arrastra: cámara 360º, detección de tráfico trasero perpendicular y en ángulos muertos... Luego hay diversos accesorios de postventa.

LOS RIVALES

AUDI Q3 S LINE 45 TFSIE S TRONIC — 56.690 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo PHEV
Cilindrada	1.395 cm³
Potencia máxima	245 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	400 Nm
Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 segundos
Consumo	1,4 l/100 km
Autonomía eléctrica	58 km
Longitud / anchura / altura	4.485 / 1.849 / 1.625 mm
Capacidad de maletero	380-1.375 litros
Nos gusta	Confort, calidad y rendimiento
No nos gusta	Autonomía eléctrica, maletero y veteranía

BMW X1 XDRIVE25E — 55.250 €

Tipo de motor	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo PHEV
Cilindrada	1.499 cm³
Potencia máxima	245 CV entre 4.000 y 6.500 rpm
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	190 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,8 segundos
Consumo	0,7 l/100 km
Autonomía eléctrica	92 km
Longitud / anchura / altura	4.500 / 1.845 / 1.630 mm
Capacidad de maletero	490-1.495 litros
Nos gusta	Dinámica, habitabilidad y tecnología global
No nos gusta	Maletero básico y dotación más justos

MERCEDES-AMG GLE 53 HYBRID 4MATIC+

Electrificación que obra milagros

Mercedes-AMG añade un escalón intermedio a su gama GLE con una variante híbrida enchufable que aporta fuerza extra y eficiencia gracias a un rango eléctrico de más de 80 km.

Eduardo Lausín

La electrificación está llegando a marchas forzadas a la gama AMG de Mercedes-Benz. Y no me refiero solo a la hibridación ligera, sino a la tecnología híbrida enchufable, en la que el fabricante tiene vasta experiencia. Ahora esta tecnología se aplica a las altas prestaciones con doble misión: aumentar potencia y prestaciones y, ya puesto, reducir gasto de combustible y emisiones.

Lo cierto es que logra cumplir en todo. Este nuevo GLE HYBRID comparte gama con el GLE 53 microhíbrido, al que aventaja en algo más de 100 CV. Es también más rápido y, de paso, apenas exige 1,3 l/100 km en homologación. La lógica dicta que el GLE 53 microhíbrido acabará desapareciendo de la gama, pues tan solo cuesta 4.000 € menos que este nuevo GLE 53 HYBRID.

En clave mecánica

El secreto reside en su esquema mecánico. Se trata de un PHEV de 544 CV de potencia conjunta que combina un motor de seis cilindros en línea turboalimentado de 449 CV y otro eléctrico de 136, este último por una batería de 31,2 kWh recargable en CA a 11 kW o bien en CC a 60. Gracias a tan generosa pila el GLE 53 HYBRID puede recorrer un total de 86 u 87 km en modo 100% eléctrico, en función de si se escoge la carrocería SUV o Coupé.

No hay cambios reseñables en el interior, más allá de un selector de modos de conducción con más opciones de ajuste. La calidad es muy elevada.

El coche dispone de varios modos de conducción que definen la respuesta de varios parámetros, entre ellos la entrega de potencia, que puede ser masiva en sus modos más deportivo. Siempre que haya carga, también se puede forzar la entrada del propulsor eléctrico hasta 140 km/h. Lo que sí ha quedado claro, al menos en esta primera toma de contacto, es que se trata de un automóvil muy rápido,

De serie equipa llantas de 21" con gomas más anchas en el eje trasero. Hay hasta de 22 en opción.

Las claves

- Mecánica PHEV de 544 CV de potencia y etiqueta CERO de la DGT
- Hasta 87 km de rango eléctrico
- Carrocerías SUV y Coupé
- A la venta desde 112.349 € el SUV, y a partir de 130.049 € el Coupé

Supera en todo al GLE 53 microhíbrido, que se mantiene a la venta como acceso a la gama GLE AMG

pese al incremento de peso frente a los GLE 53 convencionales. Claro que también contamos con 190 Nm de par adicionales y la respuesta inmediata que tanto caracteriza a los motores eléctricos, en este caso actuando de apoyo al térmico en fases de fuerte aceleración. Por cierto, Mercedes-AMG ha realizado un par de cambios al seis cilindros específico de esta versión HYBRID: elimina el compresor eléctrico (el motor eléctrico también se ocupa de su cometido, apoyar al térmico) y ha incrementado potencia en 14 CV.

A los mandos es un coche completamente distinto. Primero por su capacidad de rodar en modo eléctrico; segundo, por una respuesta claramente más viva al toque de acelerador y, tercero, por una puesta a punto de chasis, nos comentaron los ingenieros, que varía ligeramente. Esta nueva configuración se debe al mencionado incremento de peso y a un nuevo parametrizado de la suspensión adaptativa AMG Ride Control. Así, vira algo más plano y se percibe más directo. En todo caso, lo más destacable es la monta de un equipo de frenada con discos de 400 mm y pinzas de seis pistones en el eje delantero.

Hemos probado todo ello en carreteras de montaña austriacas y se trata de una apuesta que ha evolucionado al milímetro el concepto de gran SUV deportivo. La inclusión del sistema PHEV es un acierto por lo ganancia en eficiencia cotidiana. Ahora, arrastra una gran pega: la batería resta 20 litros al depósito, de modo que la autonomía merma de forma apreciable. □

GLE 63: EL V8 ¡SIGUE VIVO!

La gama deportiva AMG a bordo del GLE es de las más completas. Hay para todos los gustos: un GLE 53 de acceso, un GLE 53 HYBRID que acabamos de repasar y el tope de gama GLE 63 S. Este último aún sigue vivo en la familia, si bien no ha escapado de la electrificación. Su enorme 4.0 V8 biturbo recibe una hibridación ligera que, ojo, en España le otorga la etiqueta ECO. Y por descontado sigue siendo el portaestandarte en lo que a prestaciones refiere. Son 612 CV y 850 Nm de par límite, cifras brutales que catapultan esta mole de casi 2,5 toneladas de 0-100 km/h en solo 3,9 segundos para seguir empujando hasta 280 km/h. El Mercedes-AMG GLE 63 S presenta una tarifa de 178.600 €.

El perfil Coupé, más aerodinámico, logra algún kilómetro extra en modo eléctrico.

BENTLEY FLYING SPUR V8 S

El lujo de tenerlo todo

Bentley es sinónimo de lujo, de muy alto lujo. Su cliente tipo es de los más exigentes del mercado y por eso la firma británica debe crear productos que satisfagan todas sus necesidades. No me cabe duda de que esta versión de su súper berlina cumple con ello.

Eduardo Lausín Paloma Soria

EURO NCAP
NO DISPONIBLE

BENTLEY FLYING SPUR V8 S

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, turbo
Cilindrada	3.996 cm³
Potencia máxima	549 CV a 6.000 rpm
Par máximo	770 Nm entre 1.900 y 4.500 rpm
Velocidad máxima	318 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,1 segundos
Precio base	247.880 €
Gama desde	227.560 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Octubre de 2020
Valoración Altagama	★★★★★

Bentley está, quizá, en su mejor momento, al menos si hablamos de amplitud de gama. No solo concentra esfuerzos en la familia 'corriente', sino que está trabajando en unidades especiales de tirada limitada que satisfacen el deseo del coleccionista. Precisamente, colmar las expectativas de sus compradores es la especialidad de la marca de Crewe, y el Flying Spur, su súper berlina, su apuesta más completa.

Hay hasta cinco versiones alternativas, con motores V12, V8 y hasta PHEV, pero no tengo ninguna duda de que la que nos ocupa es la más completa de todas. Equipa el V8 de base, si es que a un propulsor de ocho cilindros con sobrealimentación y 549 CV se le puede llamar básico. Acelera de 0-100 km/h en 4,1 segundos y empuja hasta superar 300 km/h. Sí, aún le estoy hablando de una berlina, de una de 5,31 metros y dos toneladas y media de peso, concretamente. Desde sus inicios Bentley ha aparejado su Flying Spur al Continental GT (ahora ya no comparten nombre), y en cierto modo es una estrategia acertada. Aunque es una berlina de muy alto lujo, no es comparable a modelos como el Rolls-Royce Ghost, de similar tamaño y posicionamiento, pero con una puesta a punto que nada tiene que ver.

Espíritu deportivo

Este Flying Spur hereda mucho de ese Continental GT; se trata de un auténtico Gran Turismo. Ahora bien, la dualidad que logra este chasis es extraordinaria, y es gracias al esquema de suspensiones, muy avanzado. Hablo de un sistema neumático adaptativo que suma barras estabilizadoras activas.

El resultado es un coche tremendamente cómodo en carretera, especialmente en el modo de conducción más confortable (hay tres, además de otro personalizable, con bastante diferenciación entre sí). Ni siquiera las llantas probadas de 22" opcionales, con neumáticos de ridículo perfil, son capaces de perturbar la paz interior.

Los frenos detienen el coche correctamente, pero en conducción muy deportiva pierden potencia.

Pero, como dice Bentley, este modelo está diseñado para ser conducido. Especialmente esta variante S del V8 (solo cosmética), la de carácter más deportivo y dinámico antes de dar al salto al ya casi extinto W12 de la versión Speed. De nuevo, girar la ruleta del selector de modos de conducción transforma el coche. El Sport hace de este Flying Spur un producto más rígido (aunque nunca pierde el confort global), capaz de afrontar tramos de curvas con elevadísima confianza. El agarre casi no tiene límites, cortesía de esas cubiertas, propias de superdeportivo, y de la tracción total, que evita cualquier atisbo de pérdida de adherencia. Tampoco digo que tenga el tacto de un deportivo, que no tiene ni siquiera el más deportivo Continental GT, pero sorprende lo rápido y lo bien que se lleva fuerte para tratarse, recuerdo, de una berlina de más de cinco metros y más de dos toneladas de peso.

La iluminación es LED matricial de serie. Debajo, detalle de los pilotos, con el logotipo de la marca.

Una joya de motor

Pero nada de eso tiene sentido sin hablar del fabuloso corazón que guarda bajo el capó. Este V8 no es inédito en el Grupo Volkswagen, pero Bentley lo ha retocado a pla-

Los cuatro escapes caracterizan a las versiones V8. El sonido es bastante potente en modo Sport.

VALORACIÓN

BENTLEY FLYING SPUR V8 S

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

cer. Hay dos cosas a destacar, más allá de potencia y prestaciones. La primera es la respuesta en todo el régimen: parece dar igual cómo gire la mecánica, pues siempre hay reserva de potencia y el coche sale disparado en toda circunstancia. La segunda es algo inherente a Bentley: el refinamiento. Francamente, si no hubiera abierto el capó lo podría haber confundido con el delicado W12: su suavidad de funcionamiento es ejemplar.

Y no solo eso, este V8 es unos 100 kg más liviano (en el eje delantero) que el estupendo W12, de modo que dinámicamente también aporta ventajas. Ya se lo advertía: este Flying Spur ha sido diseñado para conducir.

Lujo exquisito

Después de todo esto, no podría hablar de un Bentley pasando por alto la experiencia de usuario. Esta súper berlina es un auténtico espectáculo por dentro y por fuera.

BENTLEY FLYING SPUR V8 S

LO MEJOR
- Confort de marcha
- Calidad general
- Dinámica y exclusividad

LO PEOR
- Consumo muy elevado
- Multimedia desfasado
- Frenada ante conducción muy deportiva

El cuadro de mandos digital simula unas agujas clásicas. Es muy personalizable y permite componer vistas como la del navegador, en imagen.

Levas tras el volante para el uso en modo manual de la transmisión.

Selector de modos de conducción sobre la consola central: hay 4 escalones.

Selector del cambio de buen tamaño, muy cómodo a la hora de maniobrar: se encuentra fácil y sin mirar.

Las plazas traseras tienen un centro de control propio de lo más completo.

Multimedia algo desfasado. No es de los más avanzados del Grupo Volkswagen y no equipa ni Android Auto. La pantalla puede ser rotatoria.

El espacio a bordo es grande en ambas filas y los cuatro asientos son regulables eléctricamente. El maletero anuncia 420 litros de capacidad, justos.

Detalle de las plazas traseras con mesitas plegables eléctricamente y multimedia privativo.

Bentley ofrece a cliente un nivel de personalización casi inacabable. Le doy un dato: hay más de 80 pinturas a elegir. Y eso sin entrar en la configuración a medida que brinda el departamento Mulliner: pinturas 'paint to sample', molduras, tapicerías, inserciones...

Mimado en detalle

El objetivo es crear una pieza exacta a nuestro gusto, por mucho que el coche parta de una base exquisita. El cuidado por el detalle es casi obsesivo en este automóvil con mayúsculas, y no solo hablo de encaje de piezas, sino de cómo se sobrediseñan elementos tan banales como los mandos de apertura y cierre de los aireadores. Claro, que puede que aquí haya un elemento criticable: mientras todo lo anterior sucede, todavía hay multitud de mandos rescatados de Volkswagen. Incluso el tacto de algunos elementos, como la botonera del volante, recuerda en exceso a Audi, por buena que sea.

A este respecto, Bentley no ofrece una experiencia demasiado sofisticada en lo que a tecnología embarcada refiere. Por ejemplo, el multimedia (que puede tener pantalla rotatoria para mostrar relojes analógicos), no es ni de lejos el más avanzado y muestra un cierto aire Porsche. Para que se haga una idea, no equipa Android Auto, algo superado hace años. Con la dotación de asistentes a la conducción pasa un poco lo mismo. ¿Completa? Sí, pero sin nada que sobresalga por encima de sus hermanos de grupo, de los que toma una diversidad de tecnologías. ◻

El logotipo de la B alada puede ir iluminado, detalle singular de estilo y personalización.

EL PROBADOR OPINA

Es exquisito en una gran variedad sentidos. Puede que su V8 carezca de la historia del W12 de la marca pero, siendo sinceros, es una grandísima unidad de potencia con ventajas como un menor peso y un funcionamiento muy reactivo.

FICHA TÉCNICA

BENTLEY FLYING SPUR V8 S

PRECIO: 247.880 €
LANZAMIENTO: Octubre de 2020

El consumo es elevadísmo, sobre 14 l/100 km de media real, pero, ¿acaso importa?

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	3.996 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	549 CV a 6.000 rpm
Par máximo	770 Nm entre 1.900 y 4.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total
Caja de cambios	Automático de doble embrague y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 420 mm (del.) y de 380 mm (tras.)
Neumáticos	265/45 R20 (del.) y 295/40 R20 (tras.)
Llantas	n.d.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	318 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,1 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	12,7 l/100 km
Emisiones (CO_2)	288 g/ km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	5.316 / 1.978 / 1.484 mm
Distancia entre ejes	3.194 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.330 kg
Depósito de combustible	90 litros
Capacidad de maletero	420 litros

CONTACTO

BENTLEY MADRID
Calle Alcalá, 101 – 28009 Madrid

Página Web:	www.madrid.bentleymotors.com
Telf. atención al cliente:	91 458 55 59
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta y asistente por cambio involuntario de carril; asistente de luz de carretera; iluminación LED matricial; sistema de visión nocturna; lector de señales de tráfico; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión 360º; suspensión neumática adaptativa; equipo de sonido de 10 altavoces; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 12,3"; Bluetooth; navegador; Apple CarPlay; radio digital DAB; kit exterior S y llantas de aleación de 21".

OPCIONES Llantas de 22"; Touring Specification: incluye Head-up display; visión nocturna; Bentley Safeguard Plus; control de crucero adaptativo y asistente de carril; Iluminación ambiental configurable; logotipo frontal iluminado; techo solar practicable; iluminación LED de bienvenida; parabrisas calefactable; refrigerador de botellas en las plazas traseras; calefacción estacionaria; equipo de sonido Naim for Bentley: entretenimiento en las plazas traseras; cargador inalámbrico para móviles Qi en las plazas traseras y pantalla central rotativa con relojes analógicos.

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es un poco justa para su precio, pero es una filosofía de compra muy particular. El coche es 100% personalizable y Bentley ofrece un sinfín de elementos a escoger.

LOS RIVALES

ROLLS-ROYCE GHOST — 304.352 €

Tipo de motor	Gasolina, 12 cilindros en V, turbo
Cilindrada	6.592 cm³
Potencia máxima	571 CV a 5.250 rpm
Par máximo	780 Nm a 1.500 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,8 segundos
Consumo combinado	15,2 l/100 km
Longitud / anchura / altura	5.546 / 2.148 / 1.571 mm
Capacidad de maletero	490 litros
Nos gusta	Agrado de marcha, calidad y exclusividad
No nos gusta	Dinámica menos excitante

MERCEDES.MAYBACH S 580 4MATIC — 223.375 €

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, turbo
Cilindrada	3.982 cm³
Potencia máxima	503 CV
Par máximo	700 Nm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,8 segundos
Consumo combinado	10,4 l/100 km
Longitud / anchura / altura	5.469 / 1.921 / 1.510 mm
Capacidad de maletero	505 litros
Nos gusta	Prestaciones y confort de marcha
No nos gusta	Dinámica menos excitante

KARMA REVERO
Músculo eléctrico

Finalmente, este pasional deportivo de cuatro plazas y otras tantas puertas, de silueta equiparable a los Audi e-tron GT y Porsche Taycan, aterrizará en España. Es eléctrico de autonomía extendida, con 544 CV y recargable en tomas de corriente alterna o continua. E. Cano

Pese a la veteranía del modelo, la apariencia global, interior y exterior, es muy contemporánea. Su construcción es bastante artesanal.

En 2011 aparecía el Fisker Karma (5,1 metros de largo, solo 1,3 de alto), un llamativo sedán deportivo de lujo y cuatro plazas, eléctrico por tracción pero de autonomía extendida gracias a un propulsor de gasolina que actúa de generador (es híbrido enchufable). Un lustro después fue renombrado como Karma Revero. Ahora, actualizado, llega a nuestro país.

Dicen sus responsables que se beneficia de un diseño atemporal, y en cierto modo tienen razón. También de una fabricación bastante artesanal que permite decorar cada unidad casi a la medida. En su actual entrega recibe ADAS como control de crucero adaptativo con stop&go, permanencia en carril LKS (con detección/aviso de manos libres y respuesta háptica de volante en caso de salida involuntaria del carril), frenada automática de emergencia AEB, monitorización de ángulo muerto BSM, alerta de tráfico cruzado trasero RCTA, cámara 360, sensores de parking...

Contempla frenada regenerativa con tres escalones, ocho airbags, alarma, diagnóstico remoto y actualizaciones OTA, junto

Son cuatro las plazas disponibles, todas ellas separadas por una abultada consola que oficia de columna vertebral y que forma parte del bastidor.

Puesto de conducción con instrumentación digital y pantalla multimedia de 10,2" (derecha) para la dotación multimedia, en el centro del salpicadero.

Los rasgos son, en esencia, los del Fisker Karma original. La adquisición de la compañía por la china Wanxiang Groupcon no implicó el nombre Fisker.

Las claves

- Sedán cupé tipo GT de 2+2 plazas; 5,1 metros
- Motor eléctrico con autonomía extendida
- 544 CV y 746 Nm
- 90 km eléctricos en homologación
- ADAS y seguridad de última generación

a Bluetooth, CarPlay/Android Auto o la app móvil Karma. Se ensambla en California, donde tiene su sede la compañía, propiedad de la multinacional china Wanxiang Groupcon.

Propulsión trasera

El Revero rinde 544 CV/746 Nm y en modo eléctrico recorre alrededor de 90 km. Es más, con el motor de gasolina activo para recargar la batería la autonomía asciende a unos 500. Justo cuenta con dos motores eléctricos de 272 CV cada uno en el eje trasero, el de tracción, y con cambio automático de una marcha. Nutre de energía una batería de ión litio de 28 kWh. Sobre el propulsor térmico 1.5 turbo, es de tres cilindros (231 CV). Acciona un generador que envía a la pila la electricidad producida, aunque el Revero también puede recargar conectado a una toma de corriente gracias a un cargador embarcado AC de 6,6 kW (0-100% en unas 4 horas), si bien admite hasta 45 kW en continua (34 minutos de 0-90%). ◻

Recarga conectado a la red tanto en corriente alterna (6,6 kW) como en continua (45).

TRIPLE MODO

Ofrece modos de conducción Stealth (solo con los motores eléctricos), Sustain (el propulsor de gasolina actúa para mantener carga en la batería) y Sport (activa un sonido artificial que filtran los altavoces y los motores eléctricos se alimentan de la batería y directamente del generador que mueve la mecánica de combustión). Por cierto, hay doce tonos de carrocería y a su poderosa apariencia contribuyen llantas de 22" con pinzas Brembo rojas y discos ventilados, mientras que la madera decorativa interior procede de bosques incendiados.

TOYOTA C-HR 220PH ADVANCE

La nueva alternativa

Por todos es sabido que uno de los grandes atractivos del Toyota C-HR desde su lanzamiento es su mecánica híbrida con etiqueta ECO. Pero, ¿y si esto fuera insuficiente? Con esa idea Toyota lanza su segunda generación C-HR también con mecánica híbrida enchufable, que arrastra un puñado de ventajas nunca antes vistas en el popular SUV japonés.

Eduardo Lausín · Paloma Soria

TOYOTA C-HR 220PH Advance

Motor térmico	**Gasolina, 4 cil. en línea, atmosférico**
Cilindrada	**1.987 cm³**
Potencia máxima	**152 CV a 6.000 rpm**
Par máximo	**190 Nm entre 4.400 y 5.200 rpm**
Motor eléctrico	**Delantero transversal**
Potencia máxima	**120 kW (163 CV)**
Batería	**Ión-litio 13,8 kWh**
Autonomía EV	**62 km**
Potencia máx. combinada	**223 CV**
Par máximo combinado	**n.d.**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,2 segundos**
Consumo	**1,2 l/100 km**
Precio base	**42.500 €**
Gama desde	**42.500 € (gama PHEV)**
Cuota mensual*	**n.d.**
Lanzamiento	**Diciembre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en toyota.es

Una de las principales razones de compra de un Toyota es la eficiencia de sus mecánicas híbridas. Luego viene todo lo demás: fiabilidad, diseño, equipamiento, precio... Pero Toyota se asocia a hibridación y a bajo consumo. Y esto viene aderezado con la etiqueta ECO de Tráfico. Por contra, la marca no tiene aún una extensa oferta de vehículos con sello CERO. Para solventarlo llega el nuevo C-HR híbrido enchufable. Aprovechando la nueva generación del popular SUV ha aumentado oferta mecánica añadiendo un híbrido enchufable a los habituales híbridos autorrecargables de 140 y 197 CV.

Este 220PH, así se denomina, es a su vez el más potente de la gama, con un total de 223 CV. La mecánica térmica es esencialmente la misma que la del modelo híbrido más enérgico. Todo es igual salvo motor eléctrico y batería, de hecho. En el primer aspecto, la mecánica que mueve el coche sin emisiones es ahora de 163 CV, cifra mucho más elevada que permite rodar cómodamente en modo eléctrico a ritmo del tráfico.

De serie el nivel Advance equipa llantas de 18". No hay ninguna otra medida o diseño en opción.

Por su parte, la batería es mucho más grande y, además de mediante la regeneración de energía en la frenada, puede recargar enchufándola a la red. Sus 13,8 kWh brutos dan a este C-HR un rango eléctrico de 62 km en homologación, de modo que adquiere la viñeta CERO. De paso, la potencia de carga asciende a 6,6 kW (solo en alterna), lo que implica un tiempo máximo de espera de apenas dos horas y media. Con esto en la mano, este C-HR puede ser el más eficiente de todos. Y digo puede porque depende tremendamente de si lo enchufamos o no.

La carga es vital

Como cualquier otro plug-in, este Toyota C-HR ofrece consumos ridículos siempre y cuando aprovechemos las ventajas de ponerlo a la red. En ese caso las medias de consumo bajan siempre de 3 l/100 km. En realidad, cuanto más cortos sean nuestros trayectos o más recorrido de ciudad contemplen, más interesante será esta tecnología, pues más tiempo vamos a rodar sin usar una sola gota de sin plomo.

La iluminación de serie es en tecnología LED, pero Toyota ofrece una adpatativa en opción.

Trasladado a datos, teniendo en cuenta que hace unos 50 km de recorrido eléctrico por carga en condiciones reales, rodar 100 km tiene un coste de solo 2,6 €.

Lógicamente, cuando se agota la pila el consumo sube, aunque el sistema híbrido de Toyota mantiene la compostura. Básicamente porque funciona de la misma manera que lo haría en un C-HR híbrido convencional. De hecho, mantiene incluso la transmisión automática epicicloidal (similar a un variador continuo). Dicho de otra forma, el C-HR enchufable se puede describir como un C-HR convencional que rueda mucho más tiempo en modo eléctrico.

TOYOTA C-HR 220PH Advance

LO MEJOR
- Equipamiento correcto
- Consumo bajo
- Etiqueta CERO

LO PEOR
- Tacto de la transmisión
- Asistentes a la conducción molestos
- Maletero muy justo

VALORACIÓN

TOYOTA C-HR 220PH Advance

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Eso y que la potencia conjunta da un nivel prestacional notablemente mayor a este coche. Son apenas 26 CV de diferencia comparado con el C-HR híbrido más enérgico, pero el enchufable acelera de forma más contundente. Esto se percibe sobre todo en salida, pero también en recuperación (reprís) a velocidad media: tiene más reserva bajo el pie derecho. En conjunto es ligeramente más agradable en uso mixto y mucho más en ciudad, donde rodar sin ruidos mecánicos es toda una virtud. Eso por no hablar de los beneficios del citado sello de Tráfico para acceder y aparcar en las grandes urbes.

¿A qué precio?

Claro, que todo esto tiene un peaje. A igualdad de equipamiento un C-HR PHEV cuesta 3.500 € más que su hermano de gama híbrido 200H (PVP sin descuentos). Ya tenemos aquí una primera diferencia que penaliza al PHEV, si bien no es demasiado destacable a cambio de un vehículo más potente. Ahora bien, nuestro protagonista puede optar a un máximo de 5.000 €

El cuadro de mandos digital es de serie y permite cierta personalización. Eso sí, navegar por los menús es un poco engorroso.

Hay muchos asistentes a la seguridad de serie en este acabado Advance.

En la consola se sitúan los diferentes mandos de control del sistema híbrido.

Cargador inalámbrico para móviles tipo Qi, uno de los elementos de serie en este Toyota C-HR.

Técnicamente no cambia frente a los híbridos convencionales, salvo motor eléctrico y batería.

El multimedia tiene buen tamaño y buena calidad. Es compatible con Android Auto y Apple CarPlay, y además sin cables.

Aunque las plazas traseras son algo angostas por formas, la habitabilidad es correcta para su tamaño. El maletero es pequeño, con solo 310 litros.

en ayudas del Plan MOVES III, lo que finalmente puede dar en un importe incluso menor. Si tenemos esto en cuenta, un C-HR PHEV puede ser una muy buena compra, hasta mejor que la del híbrido convencional. Eso sí, lo dicho, siempre y cuando aprovechemos su capacidad de carga. De otro modo esta tecnología no aporta gran ventaja.

Bien equipado

Algo que también me gusta de esta nueva versión es que Toyota no se ha limitado a ofrecerla en acabados tope de gama. Este Advance es intermedio y equilibrado. De serie viene con elementos tan interesantes como multimedia de 12,3" con Android Auto y Apple CarPlay, control de crucero adaptativo o entrada y arranque sin llave. Es decir, no falta ningún básico.

Con todo, no es un coche perfecto. Por ejemplo, los asistentes a la seguridad son tremendamente intrusivos y la forma de personalizarlos es la menos intuitiva y rápida posible. Para desactivar algunos de ellos es incluso necesario parar el coche. Un auténtico engorro por el que tienen que pasar todos los fabricantes, siendo Toyota de los que peor lo resuelve. Por otro lado, el multimedia es correcto y fácil de manejar, pero sigo viendo una interfaz algo pasada.

Las manetas de las puertas retráctiles aportan un toque moderno y aerodinámico.

Otro tema:, el C-HR ha sido diseñado casi como un dos plazas, con una fila trasera de apoyo. Es decir, los asientos delanteros se llevan todo el protagonismo. Sin embargo, es más habitable de lo que parece: aunque algo angosto por formas, las cotas en la segunda fila son correctas para adultos de talla media. ¿La pega? El maletero. La pila resta espacio y ha de conformarse con 310 litros, que ya es mucho menos que sus hermanos de gama híbridos, que tampoco destacaban en este particular. ◻

EL PROBADOR OPINA

Este PHEV es una alternativa aún más interesante que el C-HR híbrido. No se va de precio (ojo, con ayudas), arrastra las ventajas de la etiqueta CERO y su consumo, cargándolo en enchufe (a lo que por cierto obliga la garantía), es ridículo. Quédese con esto: cargándolo. Al revés, 'mata' sus ventajas.

FICHA TÉCNICA

TOYOTA C-HR 220PH Advance

PRECIO: 42.500 €
LANZAMIENTO: Diciembre de 2023

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.987 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	152 CV a 6.000 rpm
Par máximo	190 Nm entre 4.400 y 5.200 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	n.d.
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	120 kW (163 CV)
Par máximo	208 Nm
Batería	13,8 kWh (brutos)

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	223 CV
Par máximo comb.	n.d.

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de múltiples velocidades

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	ESP, control electrónico de tracción
Frenos (tras.)	Discos ventilados (del.) y discos macizos
Neumáticos	225 / 55 R 18
Llantas	n.d.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,2 segundos

CONSUMOS

Autonomía EV	62 km
Recorrido mixto	1,2 l/100 km
Potencia de carga máx.	6,6 kW CA
Tiempo de carga	2,5 horas a 7,4 kW en CA
Emisiones (CO_2)	26 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.362 / 1.832 / 1.564 mm
Distancia entre ejes	2.640 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.720 kg
Depósito de combustible	43 litros
Capacidad de maletero	310 litros

CONTACTO

TOYOTA ESPAÑA S.L.U.
Avda. de Bruselas, 22 – Edificio Sauce
Arroyo de la Vega 28108 Alcobendas (Madrid)

Página Web:	www.toyota.es
Telf. atención al cliente:	91 151 33 00
Garantía	3 años o 100.000 km

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; control de ángulo muerto; alerta por tráfico trasero cruzado; lector de señales de tráfico; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; climatizador bizona; selector de modos de conducción; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 12,3"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; radio digital DAB; freno de estacionamiento eléctrico; retrovisor interior fotocromático; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros calefactables; llantas de 18" y cargador embarcado de 6,6 kW. **OPCIONES** Pintura metalizada (600 €) y paquete Advance Plus: incluye faros Prisma LED adaptativos, portón trasero eléctrico, llave digital, techo panorámico, pintura bitono y paquete Style (2.500 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es más que correcta, si bien el paquete Advance Plus, el único disponible, completa el equipamiento por 2.500 € adicionales. Puede merecer la pena.

LOS RIVALES

JEEP COMPASS ALTITUDE 4xe 190 CV — 47.600 €

Tipo de motor	PHEV gasolina-eléctrico, 4 cilindros en línea, turbo
Batería/Autonomía eléctrica	11,4 kWh/51km
Potencia máxima	190 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	184 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,9 segundos
Consumo recorrido mixto	1,7 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.404 / 1.874 / 1.649 mm
Capacidad de maletero	420 - 1.230 litros
Nos gusta	Mejores aptitudes offroad y maletero
No nos gusta	Precio muy elevado

KIA NIRO 1.6 PHEV CONCEPT — 40.690 €

Tipo de motor	PHEV gasolina-eléctrico, 4 cilindros en línea, atmosférico
Batería/Autonomía eléctrica	11,1 kWh/65 km
Potencia máxima	183 CV
Par máximo	265 Nm
Velocidad máxima	168 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,6 segundos
Consumo recorrido mixto	0,8 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.420 / 1.825 / 1.545 mm
Capacidad de maletero	348 - 1.342 litros
Nos gusta	Precio y autonomía eléctrica
No nos gusta	Equipamiento de serie más justo

HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE 1.6T HEV 215 CV 4X4 vs. FORD KUGA ST-LINE X 2.5 FHEV 183 CV AWD

Camino hacia el éxito

La dura batalla en la categoría de los SUV medios obliga a reforzarse continuamente para mantener competitividad. Uno de los mejores ejemplos se muestra en esta comparativa: el Tucson intenta revalidar el gran éxito de su antecesor con una presentación aún más completa y atractiva, mismo camino tomado por un Kuga rearmado con muy buenos argumentos. Ambos, consolidan la apuesta en sus potentes versiones híbridas que, a la vista del contenido consumo, suponen una alternativa viable a los diésel.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria

HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE 1.6T 215 CV HEV 4X4

Tipo de motor	**Gasolina HEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**1.598 cm³**
Potencia máxima	**215 CV a 5.500 rpm**
Par máximo	**350 Nm**
Velocidad máxima	**186 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,5 segundos**
Precio base	**52.325 € (dto. 50.525 €)**
Gama desde	**32.925 (dto. 28.025 €)**
Cuota Renting*	**n.d.**
Lanzamiento	**Junio de 2024**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en hyundai.es

FORD KUGA ST-LINE X 2.5 FHEV 183 CV AWD

Tipo de motor	**Gasolina HEV, 4 cilindros en línea, atmosférico**
Cilindrada	**2.488 cm³**
Potencia máxima	**183 CV a 5.500 rpm**
Par máximo	**n.d.**
Velocidad máxima	**196 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,3 segundos**
Precio base	**47.737 € (dto. 37.839 €)**
Gama desde	**38.896 € (dto. 31.821 €)**
Cuota Ford Multiopción*	**570 €/mes**
Lanzamiento	**Junio de 2024**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en ford.es

En el ranking de los modelos más vendidos en nuestro país destaca el Hyundai Tucson, vehículo de más entidad en el top 10 del listado y que, a mitad de temporada, ocupa el quinto puesto, colándose entre coches de segmentos más utilitarios.

Todo un superventas también en el global de la plaza europea, precisamente escenario donde su rival en estas páginas, el Ford Kuga, vuelve a sobresalir en la categoría de moda. Además, a la par los dos acaban de renovarse de cara a las próximas campañas, y más alla de los convenientes retoques estéticos (ambos modifican paragolpes, parrilla y faros) se esmeran en dotar a sus interiores de equipamientos más avanzados.

Este cambio era más necesario en el Kuga, porque su presentación había quedado en desventaja frente a la competencia. Por cierto, la marca mantiene a la venta las últimas unidades del anterior modelo. Así las cosas, los de Ford sustituyen el anterior equipo multimedia por otro nuevo ahora ya sí presidido por una pantalla moderna y de gran tamaño. Pasa de 8 a 13,2" y a la vez obliga a reestructurar el salpicadero. Los anteriores mandos convencionales del climatizador se integran en la pantalla, solución menos intuitiva (para ajustar la potencia de ventilación manual hay que acudir a un menú específico) y cuyo debate ya no solo está entre el público: varios fabricantes empiezan a cuestionarse este tipo de configuración.

Procesador más potente

De otra parte, es cierto que Ford ha dado un paso grande y su multimedia SYNC 4 es más rápido a la hora de ejecutar las tareas. Responde con agilidad e incorpora funciones avanzadas como la navegación conectada a la nube, control por voz a través de lenguaje natural, conectividad 5G FordPass para posibilitar rápidas actualizaciones online, conexión inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto...

Parte de medidas algo superiores para las llantas. Recibe nuevos diseños respecto a su predecesor.

Faros LED Matrix adaptativos con N Line Style; el frontal consta de 8 elementos luminosos (antes 10).

Lo acompaña de una instrumentación digital de 12,3" que, sin ser de las mejores del mercado, da la información con claridad sin atosigar al conductor con demasiada información. Como complemento, hay un Head-up display incluido en paquete opcional, pero proyecta la información en una lámina translúcida en vez de en el parabrisas. No aporta gran cosa: la información sale pequeña y cerca de los relojes.

En el caso del Tucson la transformación interior es más ambiciosa, y eso que partía de un esquema superior al del Kuga, ya más digitalizado. En esta nueva entrega reordena todo el centro de control, empezando por el selector de cambio, que se traslada a la columna de dirección (es más cómodo que la ruleta circular que lleva el Kuga). Esto le sirve para liberar mucho espacio en la consola, ahora de tipo flotante con huecos arriba y abajo; también hay una bandeja de almacenamiento en la zona del salpicadero del pasajero.

Al final, la inteligente combinación de mandos táctiles y físicos del

HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE 1.6T HEV 4X4

LO MEJOR
Equipamiento con todo
Comportamiento
Presentación interior superior
LO PEOR
Precio más caro
Hueco trasero de piernas menor (aunque bueno)
Sistema de alertas en la conducción un poco intrusivo

Los relojes son más vistosos y completos. El panel cambia según el programa de conducción activo.

Monitor de energía: muestra la cantidad de batería disponible.

Útil selector de perfiles de conducción, en la consola: Eco o Sport.

Ahora, el cambio pasa a la columna de dirección. Solución muy funcional.

Buena calidad de pantallas y monitor 360º. Multimedia y mandos del Tucson son más intuitivos.

Tucson ofrece mejor experiencia a bordo, y además todo ese panel ligeramente curvado con dos pantallas contiguas está un paso por delante del americano.

En cuestiones de habitabilidad, el segmento propone alternativas más holgadas a los dos coches aquí compaados, si bien ambos dan al pasaje buena amplitud. Al tratarse de una renovación, las medidas son iguales a sus antecesores y encontramos ligeras diferencias. El Kuga deja más centímetros entre las dos filas de asientos, por lo que detrás hay más hueco para las piernas. Además, su banqueta trasera se puede desplazar en dos piezas asimétricas (inexitente en el Hyundai) y así adaptar mejor el espacio a las necesidades para los pasajeros o equipaje. Y hay un detalle de lo más práctico: un sistema de protectores escamoteables en los perfiles de las puertas para mantenerlas a salvo de golpes y rozaduras.

En todo caso, el Tucson, que comporta 10 cm menos de longitud exterior, también es cómodo para sus ocupantes y destaca por una superfie de butacas posteriores más grande (apoya muy bien la pierna) y, de forma clara, más maletero.

VALORACIÓN

HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE 1.6T HEV 215 CV 4X4

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Etiquetas para todo

A todo ello, nuestros contendientes vienen con una oferta de motores multidisciplinar con todo tipo de etiquetas medioambientales. Para este análisis hemos escogido a los híbridos sin enchufe (los dos fabricantes también cuentan con varian-

Instrumentación más sencilla, aunque se ve bien, sobre todo la velocidad y funcionamiento de sistema híbrido.

Durante parte de la ruta va en eléctrico de forma automática.

Control de crucero con función Stop&Go y centrado de carril.

Selector circular: es cómodo pero obliga a mirar antes de actuar.

La pantalla ha crecido mucho y la operativa es más potente. Integra climatizador, cuestionable.

tes plug-in), alternativas a considerar para el usuario que no quiera acudir a mecánicas diésel por su buen equilibrio para contener el gasto en ciudad y poder viajar sin disparar el consumo. Estas, por cierto, han desaparecido de la gama Kuga mientras que Hyundai comercializa un interesante 1.6 CRDi de 136 CV con sistema de hibridación ligera.

El combinado de la marca coreana es más poderoso sobre el papel, aunque para conseguir los 215 CV de potencia total se vale de un motor gasolina turbo de 160 y otro eléctrico de 65 CV. El Kuga, en cambio, se conforma con 183 conjuntos que curiosamente dan un rendimiento más elevado, obtenidos gracias a su bloque gasolina atmosférico de mayor cilindrada de 129 CV y una máquina eléctrica más capaz, de 125. Este hecho delimita un poco cómo va a comportarse cada uno porque, aunque es verdad que la batería del sistema es ligeramente más grande en

VALORACIÓN

FORD KUGA ST-LINE X 2.5 FHEV 183 CV AWD

LO MEJOR

- Comportamiento y suavidad de marcha
- Buenas prestaciones y consumo
- Precio respecto al rival

LO PEOR

- Altura libre al suelo escasa
- Maletero poco significativo
- Mando cicular de cambio obliga a mirar antes

VALORACIÓN

FORD KUGA ST-LINE X 2.5 FHEV 183 CV AWD

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Los faros, unidos por una franja luminosa, han sido ligeramente renovados. Matriciales, en opción.

el Tuscon (1,49 kWh frente a 1,1), el Ford consigue moverse durante más fases de la conducción en eléctrico.

En ambos la gestión de la energía es automática (según necesidades, el motor de combustión se utilizará para llevar fuerza a las ruedas o energía a la batería), variando un poco según perfil de conducción seleccionado.

Rendimiento con agrado

El funcionamiento del Kuga es más refinado (la sonoridad mecánica es baja y no se perciben vibraciones), y en consumo arroja mejores números, firmando una excelente media entre 6,5 y 7 l/100 km, fácilmente bajable en entornos periurbanos.

El Tucson es igualmente austero en gasto (combinado sobre 7 litros), pero es más sensible cuando sale a vías rápidas; su motor muestra un poco más de nervio inicial ante el acelerador, sin evidencia al final en las prestaciones que incluso son un poco mejores en el adversario. En este sentido, los dos son coches con las suficientes dosis de fuerza para adelantar de forma resolutiva.

El SUV de Hyundai asocia prácticas levas tras el volante que en modo Eco sirven para ajustar en diferentes niveles la retención (frenada regenerativa, al decelerar) o bien para cambiar de marchas en el programa Sport. En cierta forma, implica más al conductor en la circulación comparado con un Kuga más sencillo y que se comporta con nota.

El ajuste de dirección y suspensión del americano es muy bueno: marcha con mucha solidez. El coreano, por su parte, resulta también muy agradable al volante y traza curvas sin excesivo baile de carrocería, tensando amortiguadores de forma electrónica en su configuración Sport. Más allá de esto, su dirección se percibe un poco más ligera.

Para rematar, los dos combinan esquemas de tracción total que en Ford solo es posible junto a este conjunto mecánico (Hyundai sí que lo monta junto a otros motores). Buen complemento de seguridad que afianza el agarre al asfalto o cuando salen de carretera, aunque en ese último escenario no son ni mucho menos especialistas, sobre todo este Kuga con línea ST-Line X que apenas da 152 mm de altura libre al suelo (mejora un poco con la línea Active), ante los tampoco significativos 170 del Tucson. Si no va a salirse mucho de lo negro, tiene ante sí dos modelos muy capacitados entre lo mejor de su clase, desde luego. ◻

Esta terminación adopta llantas de 18" de serie. Puede aumentar en catálogo a otras de 19 o 20.

Los dos sistemas híbridos contienen bien el gasto y ofrecen prestaciones más que correctas

EL PROBADOR OPINA

Buenos, bonitos (según gustos)... y no precisamente baratos. Vienen hasta arriba de equipamiento y eso no ayuda a ajustar tarifa, más favorable para el Kuga. Por comportamiento están muy parejos, pero me gusta más cómo funciona el sistema híbrido de Ford y lo poco que gasta.

HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE

A bordo es un coche más tecnológico, pero de cotas parecidas. Detrás, los asientos son más grandes; el maletero también da más litros.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; asistente de mantenimiento de carril; control de crucero adaptativo Stop&Go con centrado de carril; asistente de conducción en autopista HDA; reconocimiento de señales; control de ángulo muerto y tráfico trasero; control de descenso; faros LED matriciales; suspensión con control electrónico; portón trasero eléctrico manos libres; cristales tintados; llantas de 19"; techo panorámico; asistente de aparcamiento automático; sensores de aparcamiento con cámaras 360º y monitor de ángulo muerto; climatizador trizona; acceso y arranque sin llave; volante calefactable; asientos eléctricos y climatizados; tapicería Alcantara; multimedia con navegador y pantallas de 12,3"; control por voz con lenguaje natural; cargador de móvil inalámbrico; Head-up display; Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos y sistema de sonido Premium Krell. **OPCIONES** Pintura metalizada (580 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

En su terminación N Line Style, el Tucson ofrece toda el equipamiento disponible, que es muy abundante en todos los apartados y con elementos destacados como los asientos con ventilación.

FORD KUGA ST-LINE X

Cumple de forma holgada el cuanto a habitabilidad y se apunta un tanto con la banqueta trasera desplazable. Para el equipaje hay menos capacidad.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; asistente de mantenimiento de carril; control de crucero adaptativo con Stop&Go y centrado de carril; control de ángulo muerto y tráfico cruzado trasero con asistente de frenado marcha atrás; reconocimiento de señales; aparcamiento asistido con cámaras 360º; faros full LED con asistente de luces de carretera y luz de maniobra; portón trasero eléctrico manos libres; asientos delanteros eléctricos AGR; tapicería parcial Sensico y Neosuede; multimedia SYNC 4 con pantalla táctil de 13,2"; sonido B&O con 10 altavoces y subwoofer; Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; cargador de móvil inalámbrico. **OPCIONES** Pintura metalizada (727-1.039 €); paquete seguridad: incluye faros LED Dynamic Pixel, Head-up display y alarma perimetral (1.408 €); paquete invierno: incluye volante, asientos delanteros y traseros calefactables y parabrisas térmico (467 €); llantas de 20" Premium (1.074 €) y techo panorámico (1.289 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Realmente no le hace falta mucho más de lo que trae de serie. Quizá sumaría el paquete invierno por sus asientos calefactables, un elemento de confort muy útil cuando viene el frío.

FICHAS TÉCNICAS

FORD KUGA ST-LINE X 2.5 FHEV 183 CV AWD

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cil. en línea, atmosférico
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	2.488 cm³
Alimentación	Inyección indirecta
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	129 CV
Par máximo	200 Nm
MOTOR ELÉCTRICO	
Tipo de motor	Síncrono de imán permanente
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	125 CV
Par máximo	230 Nm
Batería	1,1 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Potencia máxima comb.	183 CV a 5.500 rpm
Par máximo comb.	n.d.
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total
Caja de cambios	Automática
BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente, McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante (308 mm) y discos detrás (302 mm)
Neumáticos	225/60 R18
Llantas	7,5 x 18 pulgadas
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	196 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,3 segundos
CONSUMOS	
Recorrido mixto	5,8 l/100 km
Emisiones (CO2)	132 g/km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.615 / 1.882 / 1.673 mm
Distancia entre ejes	2.711 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.765 kg
Depósito de combustible	54 litros
Capacidad de maletero	412-553-1.534 litros

Hay diferencia de potencia, pero al final el Kuga es más rápido

HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE 1.6T HEV 215 CV 4X4

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cil. en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.598 cm³
Alimentación	Inyección indirecta
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	160 CV a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm entre 1.500 y 4.500 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	
Tipo de motor	Síncrono de imán permanente
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	65 CV
Par máximo	264 Nm a 1.700 rpm
Batería	1,49 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Potencia máxima comb.	215 CV a 5.500 rpm
Par máximo comb.	350 Nm
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total
Caja de cambios	Automática con convertidor de par de 6 marchas, accionamiento automático o manual-secuencial
BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente, McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y discos macizos detrás
Neumáticos	235/50 R19
Llantas	7,5 x 19 pulgadas
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	186 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,5 segundos
CONSUMOS	
Recorrido mixto	6,6 l/100 km
Emisiones (CO2)	149 g/km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.510 / 1.865 / 1.650 mm
Distancia entre ejes	2.680 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.720 kg
Depósito de combustible	52 litros
Capacidad de maletero	616-1.795 litros

ARIEL NOMAD 2

Estaba claro que habría una segunda generación, y aquí está. Este es el nuevo Ariel Nomad 2, y sigue siendo tan extremo como antes, solo que mejor. El chasis tubular es inédito y se ha aprovechado para aumentar la batalla y la anchura de vías, lo que junto a un equipo

de frenos revisado y a unas suspensiones específicas hacen de esta bestia uno de los modelos offroad más agresivos. La mecánica también es flamante: emplea el 2.3 turbo del Ford Focus ST, en esta ocasión con un máximo de 305 CV. Nada mal para un vehículo sin carrocería que solo pesa 680 kg. Solo de esta manera cierra un 0-100 km/h de 3,4 segundos, a pesar de contar únicamente con tracción al eje trasero. Cuesta unos 80.000 € al cambio.

CATERHAM RAF SEVEN 360

Puede parecer un Caterham vestido con colores militares, pero es mucho más. Se trata de una colaboración entre la marca y la RAF (fuerza aérea británica), que ha dado como fruto un one-off que será subastado con motivos benéficos. El Caterhan Seven 360R, lejos de estar simplemente pintado en verde OTAN, emplea paneles de un helicóptero Puma retirado para algunas piezas de la carrocería. Del Puma también recoge el material aislante, el panel de instrumentos y algunos botones de control. El resultado es espectacular y único. De paso, se basa en una de las especificaciones más extremas del Seven, con pack de circuito y una mecánica Ford 2.0 de 182 CV. El dinero recaudado se destinará a militares heridos en acto de servicio.

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE TIGNANELLO

Un Maserati GranCabrio ya es un vehículo muy exclusivo y si hablamos de su versión eléctrica Folgore, lo es todavía más. Y es que no hay muchos eléctricos deportivos a la venta. Pero, ¿sabía que puede ser aún más especial? Esta edición Tignanello es única e irrepetible: está inspirada en el mundo del vino más reconocido de Italia, el tinto Tignanello. Todo comienza con el color exterior, un exclusivo Terra di Tignanello que pretende replicar el suelo del viñedo en el que se cría la variedad. A contraste quedan las llantas y el techo de lona, en color negro, para pasar a un habitáculo absolutamente único. El cuero se embellece ahí con un tejido multimaterial derivado de los viñedos, en colores tierra y contrastado con molduras en madera grabada con láser que hacen honor a las barricas de roble. Mecánicamente no hay cambios, pues se trata de la versión eléctrica del descapotable, que anuncia una potencia de 760 CV a las cuatro ruedas y una autonomía de algo más de 440 km. Esta unidad será subastada con fines benéficos.

UN YATE SOBRE RUEDAS

MERCEDES-MAYBACH S 680 ROBBE & BERKING

Para celebrar el 150 aniversario del fabricante de yates alemán Robbe & Berking, Mercedes-Maybach ha presentado una unidad especial de su Clase S desarrollada por el departamento de encargos especiales Manufaktur. Este S 680 busca replicar un yate Sphinx de competición de 1939, por lo que tiñe su carrocería en un tono Azul Náutico en la parte superior, a contraste con el Rojo Patagonia de la inferior. Ambos tonos van separados por la clásica 'coachline' en Blanco Opalita metalizado. Si el exterior resulta espectacular, el habitáculo no es para menos. La temática náutica continúa con la tapicería, un cuero napa en tono Crystal White que aporta luz y calma a la cabina, también aderezado con inserciones de madera con embellecedores de aluminio. La mecánica de este yate de lujo para carretera es un V12 biturbo de seis litros con un total de 603 CV de potencia y 900 Nm de par máximo.

PAGANI HUAYRA EPITOME

V12 ¡CON CAMBIO MANUAL!

A simple vista, y frente al ojo inexperto, este Pagani podría pasar por un Huayra personalizado, pero se trata del modelo más especial jamás construido. Encargado al departamento Grandi Complicazioni (grandes complicaciones en castellano) dedicado a proyectos especiales, este Huayra es el primero y único equipado con caja de cambios manual; acude al motor V12 construido por AMG, con 864 CV de potencia enviados a las ruedas traseras. Toda una bestia que ahora habrá que controlar con tres pedales en lugar de dos. Su nombre, Epitome, da una referencia del objetivo del proyecto: llevar al Huayra a su máxima expresión. Así, además de la mecánica, Pagani ha instalado elementos únicos en la carrocería, como la iluminación, así como la aerodinámica, exclusiva de la variante. Por supuesto, los paneles de la carrocería han sido fabricados en fibra de carbono, pintada en un superlativo tono azul para la ocasión.

PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID

RÉCORD EN NÜRBURGRING

La nueva generación Porsche Panamera va poco a poco sumando versiones. Entre ellas, acaba de estrenar la más potente y rápida. Es el Panamera Turbo S E-Hybrid, que como en su anterior generación emplea una mecánica híbrida enchufable, solo que esta vez con una potencia conjunta de 782 CV, 102 más que antes. Esto ha supuesto una mejora en las prestaciones, pues firma el 0-100 km/h en solo 2,9 segundos y alcanza una velocidad punta de 325 km/h, suficiente como para marcar un nuevo récord en el trazado de Nürburgring, con un tiempo de 7:24,172 minutos. De paso, la batería, un 45% más capaz, le permite recorrer hasta 88 km en homologación, lo que en España le otorga la etiqueta CERO al mismo tiempo que registra menores consumos globales, con solo 1,6 l/100 km. El nuevo Turbo S E-Hybrid se diferencia del resto de versiones por un kit estético específico, por una paleta de colores que suma tonos exclusivos y por elementos de serie como los frenos PCCB en material compuesto. Su precio arranca en 237.102 €.

GUÍA DE PRECIOS

Más de uno habrá aprovechado estas vacaciones para pensar en su nuevo coche, así que seguro disfrutará de las ofertas aquí resaltadas. Todas ellas son francamente jugosas.

Andrés Izurieta

VOLSWAGEN ID.7

Aunque acaba de debutar, el gran sedán eléctrico de Volkswagen ya se beneficia de descuentos por importe de casi 7.000 €, a los que añadir otros como el Moves III y el 15% en la deducción del IRPF.

Descuentos de septiembre

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH	
500e (stock)	-4.756 €
595 (stock)	-5.483 €
AIWAYS	
U5	-1.210 €
U6	-1.210 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-528 €
Stelvio (stock)	-3.023 €
Giulia(stock)	-1.960 €
AUDI	
A1 Sportback*	-1.500 €
A3*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
A6*	-1.500 €
A7 Sportback*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
Q7*	-1.500 €
Q8*	-1.500 €
CITROËN	
C3 Origin (stock)*	-3.850 €
C4 (stock)*	-4.150 €
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-6.650 €
C5 X (stock)*	-7.850 €
CUPRA	
León	-2.500 €
Tavascan	-3.020 €
Ateca	-1.400 €
DS	
DS3 (stock)*	-1.709 €
DS4 (stock)*	-2.231 €
DS7 (stock)*	-2.534 €
DS9 (stock)*	-2.697 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-1.734 €
500e (stock)	-2.120 €
500X (stock)	-2.022 €
Panda (stock)	-1.635 €
Tipo (stock)	-4.771 €
600 (stock)	-2.455 €
FORD	
Capri*	-6.171 €
Focus*	-7.842 €
Puma*	-4.962 €
Kuga*	-7.084 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
Explorer Eléctrico*	-5.203 €
HONDA	
Jazz*	-2.400 €
Civic*	-800 €
HR-V*	-3.900 €
CR-V*	-5.600 €
ZR-V*	-5.650 €
e:Ny1*	-7.000 €
HYUNDAI	
i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-4.100 €
Kona Eléctrico*	-11.410 €
Bayon*	-4.600 €
Tucson Híbrido*	-5.200 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-17.010 €
IONIQ 6*	-17.010 €
Staria*	-2.700 €
JEEP	
Renegade (stock)	-3.970 €
Compass (stock)	-6.530 €
Avenger (stock)	-1.650 €
Wrangler PHEV (stock)	-10.737 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-8.046 €
KIA	
Picanto*	-1.838 €
Stonic*	-1.660 €
Ceed*	-2.160 €
Proceed*	-1.214 €
Xceed*	-1.428 €
Niro*	-1.235 €
Sportage*	-3.119 €
Sorento*	-1.893 €
EV6*	-7.061 €
EV9*	-4.840 €
LEXUS	
NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.900 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegant*	-2.800 €
MAZDA	
CX-30*	-2.400 €
MX-30*	-1.500 €
Mazda2*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €
MG	
MG3*	-2.000 €
ZS	-1.000 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R y MG5	-3.210 €
MG4	-4.210 €
MITSUBISHI	
Space Star	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-8.500 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
OPEL	
Corsa	-3.000 €
Astra	-5.720 €
Mokka	-5.000 €
Frontera	-4.500 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-2.500 €
2008 (stock)	-3.000 €
308 (stock)	-3.700 €
408 (stock)	-4.800 €
3008 (stock)	-2.000 €
5008 (stock)	-1.500 €
508 (stock)	-3.500 €
RENAULT	
5*	-1.624 €
Clio*	-233 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-2.775 €
Megane*	-992 €
Austral*	-3.355 €
Espace*	-3.882 €
Scenic*	-1.579 €
Rafale*	-3.976 €
Symbioz*	-2.964 €
SEAT	
Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León*	-3.100 €
Ateca*	-3.100 €
Tarraco*	-3.250 €
SKODA	
Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamiq*	-880 €
SSANGYONG	
Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-10.000 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso	-5.000 €
SUZUKI	
Ignis	-1.299 €
Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.449 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-2.800 €
Yaris	-4.000 €
GR Yaris	-2.000 €
Corolla	-4.300 €
Corolla Cross	-2.500 €
CH-R	-4.000 €
RAV4	-4.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander	-4.000 €
GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
Land Cruiser	-3.000 €
VOLKSWAGEN	
ID.3	-2.635 €
ID.4	-3.265 €
ID.7	-6.750 €
Taigo	-2.345 €
T-Roc	-2.415 €
Touran	-3.515 €
Tiguan	-3.465 €
Golf	-2.490 €
Passat	-3.755 €
Touareg	-8.085 €
Polo	-1.940 €
T-Cross	-2.160 €
VOLVO	
EC40 Single Core*	-10.200 €
V60 T6 eAWD Core*	-7.800 €
V90 T6 eAWD Core*	-8.950 €
EX30 Single Core*	-2.750 €
EX40 Single Core*	-9.494 €
EX90 Single Core*	-4.007 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-12.900 €
XC90 B5 Core*	-12.400 €
XC60 T6 Core*	-10.800 €
XC90 T8 eAWD Core*	-11.190 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

Ofertas sujetas a posibles cambios por los fabricantes

ABARTH — abarth.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
595	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 165 3p	28.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo 165 3p	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 165 3p Secuencial	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo165 3p Secuencial	31.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p	30.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p Secuencial	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p Sec.	33.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
695	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
500e	Euro NCAP: N.D.										

500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185

AIWAYS — aiways-mobility.es

U5	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472

ALFA ROMEO — alfaromeo.es

Giulia	Euro NCAP: ★★★★★										

2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 T V6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480
Stelvio	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 5p Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 T V6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385
Junior	Euro NCAP: N.D.										
Ibrida	29.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,0		415
Ibrida Speciale	31.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,2		415

Elettrica	38.500	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,5		400
Elettrica Speciale	41.000	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400
Elettrica Veloce	47.500	-	E	240	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400

ALPINE — alpinecars.es

A110	Euro NCAP: N.D.										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196-
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196-
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-

ASTON MARTIN — astonmartin.com

DB11	Euro NCAP: N.D.										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	Euro NCAP: N.D.										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350

AUDI — audi.es

A1	Euro NCAP: ★★★★★										
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
40 TFSI S Tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
A3	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 30 TFSI S tronic Adva. MHEV	35.140	1.498	G	116	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 30 TDI S tronic Advanced	35.110	1.498	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,7		380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5		380
Allstreet 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	43.080	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,6		380
Allstreet 35 TDI S tronic Advanced	45.160	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback S3 TFSI	66.240	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,2		325
A4	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150 Aut.	45.570	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.428	6,1		480
30 TDI 136 Aut.	46.080	1968	D	136	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
35 TDI 163 Aut.	47.530	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
40 TFSI 204 Aut	45.140	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.428	6,2		480
45 TFSI 245 Aut. quattro	59.610	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,5		480
Avant 30 TDI 136 Aut.	48.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TDI 163 Aut.	49.540	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TFSI 150 Aut.	47.580	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 40 TFSI 204 Aut.	50.690	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.435	6,3		460
Avant 45 TFSI 245 Aut. quattro	61.700	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,7		495
A4 Allroad	Euro NCAP: ★★★★★										
45 TFSI 245 quattro-ultra S tronic	60.890	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.493	7,9		495
40 TDI 204 quattro S tronic	56.050	1.968	D	204	4	4.762	1.847	1.493	5,9		495
A5	Euro NCAP: ★★★★★										
Cabrio 35 TDI 163 S tronic	60.120	1.968	D	163	2	4.673	1.846	1.383	5,5		370
Cabrio 40 TDI 204 quattro 2p S tronic	61.550	1.968	D	204	4	4.673	1.846	1.383	5,6		370
Cabrio 40 TFSI 204 2p S Tronic	60.140	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Cabrio 45 TFSI 265 2p S Tronic	67.250	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Coupé 35 TDI 163 2p S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 190 2p S tronic	53.700	1.968	D	190	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 204 quattro 2p S tronic 7	60.910	1.968	D	204	4	4.626	1.846	1.372	5,1		450
Coupé 40 TFSI 204 2p S tronic 7	52.280	1.984	G	204	2	4.626	1.846	1.372	6,2		450
Coupé 45 TFSI 245 quattro-ultra S tr 7	59.400	1.984	G	245	4	4.626	1.846	1.372	7,3		450
Sportback 35 TFSI 150 S tronic	48.040	1.984	G	150	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 40 TFSI 204 5p S tronic	52.280	1.984	G	204	2	4.757	1.843	1.398	6,4		465
Sportback 40 TDI 190 S tronic 7	53.700	1.968	D	190	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 45 TFSI 245 quattro S tr 7	61.800	1.984	G	245	4	4.757	1.843	1.398	5,2		46
A6	Euro NCAP: ★★★★★										
40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2		530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3		530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2		530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	76		565
Avant 45 TDI quattro S Tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8		565
A7	Euro NCAP: N.D.										
Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380
A8	Euro NCAP: N.D.										
50 TDI quattro tiptronic	110.130	2.967	D	286	4	5.190	1.945	1.473	7,2		505
60 TFSIe quattro tiptronic	119.510	2.995	G	449	4	5.190	1.945	1.473	2,3		390
A8 L 50 TDI quattro tiptronic	113.150	2.967	D	286	4	5.320	1.945	1.488	7,2		505
Q8 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
50 quattro	84.610	-	E	340	4	4.915	1.937	1.633	20,3		631
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20,8		631
SQ8 e-tron quattro	106.510	-	E	503	4	4.901	1.935	1.629	27,5		631
Q8 e-tron Sportback	Euro NCAP: N.D.										

50 quattro	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattro	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590
e-tron GT	Euro NCAP: N.D.										
S	130.280	-	E	680	4	4.997	1.964	1.416	17,9		405
RS	153.830	-	E	857	4	4.997	1.964	1.396	18,4		350
RS Performance	166.900	-	E	925	4	4.997	1.964	1.396	18,7		350
Q2	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150	32.330	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	5,8		405
35 TFSI 150 s tronic	36.490	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	6,1		405
30 TDI 116	33.160	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,7		405
30 TDI 116 S tronic	35.420	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI 150 S tronic	40.520	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI quattro 150 S tronic	41.870	1.968	D	116	4	4.208	1.794	1.538	4,8		405
Q3	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 150 5p	42.240	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 5p S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 quattro 5p S tronic	46.870	1.968	D	150	4	4.484	1.856	1.616	5,8		530
35 TFSI 150 5p	43.060	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6		530
35 TFSI 150 5p S tronic	45.450	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6,4		530
40 TFSI 190 quattro 5p S tronic	48.630	1.984	G	190	4	4.484	1.856	1.616	7,2		530
45 TFSI 245 quattro 5p S tronic	58.200	1.984	G	245	4	4.484	1.856	1.616	7,3		530
45 TFSIe 245 5p S tronic	52.850	1.984	G	245	2	4.484	1.856	1.616	1,6		380
Sportback 35 TDI 150 5p	44.450	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 5p S tronic	46.840	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 quattro 5p S tr.	49.080	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	5,8		530
Sportback 35 TFSI 150 5p	45.270	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6		530
Sportback 35 TFSI 150 5p S tronic	47.660	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6,4		530
Sportback 40 TFSI 190 quattro 5p S tr.	50.950	1.984	G	190	4	4.500	1.856	1.616	7,2		530
Sportback 40 TDI 200 quattro 5p S tr.	55.040	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	6,6		530
Sportback 45 TFSI 245 quattro 5p S tr.	57.920	1.984	G	245	4	4.500	1.856	1.616	7,3		530
Q4 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★										

35 e-tron	53.180	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		520
40 e-tron	55.220	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		520
50 e-tron quattro Advanced	63.270	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
35 e-tron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		535
40 e-tron	56.870	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		535
50 e-tron quattro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		535

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Q5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TDI 163 S tronic	54.260	1.968	D	163	2	4.663	1.893	1.659	5,5		550
40 TDI 204 quattro S tronic	58.840	1.968	D	204	4	4.663	1.893	1.659	6,3		550
45 TFSI 265 quattro-ultra 5p S tronic	66.210	1.984	G	265	4	4.663	1.893	1.659	8,4		550
50 TFSIe 299 quattro-ultra S Line S tr	65.490	1.984	G	299	4	4.663	1.893	1.659	1,5		465
55 TFSIe 367 quattro-ultra S Line S tr	72.140	1.984	G	367	4	4.663	1.893	1.659	2,1		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	57.260	1.968	D	163	2	4.689	1.893	1.659	5,5		510
Sportback 40 TDI 204 quattro S tronic	64.340	1.968	D	204	4	4.689	1.893	1.659	6,3		510
Sportback 45 TFSI 265 quattro 5p S tr.	69.210	1.984	G	265	4	4.689	1.893	1.659	8,4		510
Q6 e-tron	**Euro NCAP: N.D.**										
Advanced quattro	79.990	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	17,2		526
S line quattro	87.980	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Black line quattro	91.970	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
SQ6 e-tron quattro	104.990	-	E	517	2	4.771	1.965	1.648	17,7		514
Q7	**Euro NCAP: ★★★★★**										

45 TDI MHEV 231 quattro 5p tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro 5p tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
Q8	**Euro NCAP: N.D.**										
45 TDI 231 quattro 5p tiptronic	98.495	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	8,1		605
50 TDI 286 quattro 5p tiptronic	101.995	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	8,2		605
55 TFSI 340 quattro 5p tiptronic	102.995	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	10,4		605
55 TFSIe 394 quattro tiptronic	102.995	2.995	H	394	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
60 TFSIe 489 quattro tiptronic	109.745	2.995	H	489	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
SQ8 TFSI 507 quattro 5p tiptronic	131.995	3.996	G	507	4	4.986	1.995	1.705	12,3		605
RSQ8 TFSI 600 quattro 5p	168.335	3.996	G	600	4	4.986	1.995	1.705	12,7		605
RSQ8 Performance TFSI 600 quattro 5p	187.615	3.996	G	640	4	4.986	1.995	1.705	12,8		605
RS Q3	**Euro NCAP:**										
2.5 TFSI 400 quattro 5p S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530
RS3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TFSI quattro S tronic	79.060	2.480	G	400	4	4.389	1.851	1.436	9,0		282
Sedán TFSI quattro S tronic	80.060	2.480	G	400	4	4.542	1.851	1.412	8,9		321
RS4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant 3.0 TFSI 450 quattro 5p Tiptronic	105.120	2.894	G	450	4	4.781	1.866	1.404	9,2		495
RS5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé TFSI 450 quattro 2p tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.723	1.861	1.360	9,5		410
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430
RS6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TFSI 600 quattro 5p tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TFSI 310 quattro 5p S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325
S4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TDI 347 quattro 5p tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420
S5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410
S6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro 5p Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550
S7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 TDI quattro 5p tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro 5p tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
SQ7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805

BENTLEY

madrid.bentleymotors.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Bentayga	**Euro NCAP: N.D.**										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	**Euro NCAP: N.D.**										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	**Euro NCAP: N.D.**										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW

bmw.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
i4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive35 Gran Coupe	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupe	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
iX1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
iX3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
iX	**Euro NCAP: ★★★★**										
iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	**Euro NCAP: N.D.**										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	**Euro NCAP: N.D.**										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500
Serie 1	**Euro NCAP: ★★★★★**										

118i 140 5p	32.850	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,3		380
118i 140 5p Aut.	35.217	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,0		380
120i 178 5p Aut.	39.269	1.998	G	178	2	4.319	1.799	1.434	6,0		380
116d 116 5p	31.550	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
116d 116 5p Aut.	35.155	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
118d 150 5p	36.550	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,1		380
118d 150 5p Aut.	39.035	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,2		380
120d 190 5p Aut.	41.850	1.995	D	190	2	4.319	1.799	1.434	4,5	E	380
128ti 265 5p Aut.	46.550	1.998	G	265	2	4.319	1.799	1.434	6,9		380
M135i 306 xDrive 5p Aut.	55.550	1.998	G	306	4	4.319	1.799	1.434	6,8		380
Serie 2 Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	95.140	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	94.500	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	9,6		390
Serie 2 Gran Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	**Euro NCAP: N.D.**										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	2	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
M5	161.000	4.395	H	727	4	5.096	1.970	1.510	1,6		466
Serie 7	**Euro NCAP: N.D.**										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525
Serie 8	**Euro NCAP: N.D.**										
Cabrio 840i	121.00	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8.2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Gran Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540

18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490-
X2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
sDrive20i	45.800	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	5,7		515
sDrive18d	47.300	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
xDrive20d	49.400	1.995	D	163	4	4.554	1.845	1.590	4,8		560
M35i xDrive	72.000	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
iX2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive20	50.700	-	E	204	2	4.554	1.845	1.590	15,3		525
xDrive30	58.200	-	E	313	2	4.554	1.845	1.590	16,3		525

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
X3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive 20 xDrive	63.100	1.998	G	208	4	4.755	1.920	1.660	6,9		570
xDrive 20d xDrive	64.900	1.995	D	197	4	4.755	1.920	1.660	5,8		570
xDrive 30e xDrive	66.700	1.998	H	300	4	4.755	1.920	1.660	0,9		460
xDrive M50 xDrive	89.000	2.998	G	398	4	4.755	1.920	1.660	7,7		570
X4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525
X5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40i 340 xDrive 5p Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 5p Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive 5p Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive 5p Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive 5p Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M 5p	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650
X6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive40i 340 5p Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 5p Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 5p Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 5p Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 5p	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580
X7	**Euro NCAP: ★★★★★**										

40d 352 xDrive 5p Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive 5p Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive 5p Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326
XM	**Euro NCAP: N.D.**										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527
Z4	**Euro NCAP: N.D.**										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	13.014	7,1		281

BYD — byd.com/es

Dolphin	**Euro NCAP: N.D.**										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Atto 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Seal	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453
Seal U	**Euro NCAP: N.D.**										
EV Comfort	41.080	-	E	218	2	4.785	1.890	1.668	19,9		552
EV Design	44.580	-	E	218	2	4.800	1.875	1.460	20,5		552
DM-i PHEV Boost	34.990	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Comfort	40.500	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Design	41.990	1.498	H	325	2	4.785	1.890	1.668	1,2		425
Han	**Euro NCAP: N.D.**										
Han	69.990	-	E	218	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Esmerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Tang	**Euro NCAP: N.D.**										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440

CATERHAM — caterhamspain.es

Seven	**Euro NCAP: N.D.**										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VVC0	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN — citroen.es

AMI	**Euro NCAP: N.D.**										
AMI	7.790	-	E	8	2	2.410	1.390	-	-		-
C3	**Euro NCAP: N.D.**										
PureTech 100 You	14.990	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
PureTech 100 Max	19.200	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
ë-C3 You	22.590	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,1		310
ë-C3 Max	27.290	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,4		310
C3 Aircross	**Euro NCAP: N.D**										

PureTech 100 You	18.990	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
PureTech 100 You Pack Plus	21.190	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
ë-C3 Aircross You	25.280	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,1		460
ë-C3 Aircross You Pack Plus	27.480	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
ë-C3 Aircross Max	29.680	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
C4	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 Live Pack	21.085	1.199	G	100	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack	23.105	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	25.645	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 C Series	23.965	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380
C4 X	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 You	22.500	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 BlueHDi 130 Plus EAT8	28.450	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 BlueHDi 130 Max EAT8	30.700	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Plus	26.100	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Max	28.350	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh You	34.040	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh You	35.040	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh Plus	35.490	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Plus	36.490	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Max	38.080	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,8		510
C5 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
C5 X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid ë-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA — cupraofficial.es

Tavascan — **Euro NCAP: ★★★★★**

286 CV 77 kWh First Edition	48.990	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2		540
286 CV 77 kWh	51.790	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2		540
VZ 340 CV 77 kWh AWD	65.060	-	E	340	4	4.644	1.861	1.597	15,2		540
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TSI 190 4Drive 5p S/S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1		485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive 5p S/S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4		485
Formentor	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG	38.180	1.498	G	150	2	4.451	1.839	1.615	5,9		450
VZ 1.5 eHybrid 272 DSG	56.180	1.498	H	272	2	4.451	1.839	1.615	0,5		345
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG	33.180	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	5,5		380
VZ e-Hybrid VZ 272 DSG	55.250	1.395	H	272	2	4.398	1.799	1.467	0,5		270
León Sportstourer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1		620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9		620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2		620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6		620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3		620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4		470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8		620
Born	**Euro NCAP: ★★★★★**										
231 CV 58 kWh e-Boost Pack	38.490	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.990	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	41.850	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	43.350	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16		385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack	46.470	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15		385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack A. Plus	48.240	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15		385

DACIA — dacia.es

Spring	**Euro NCAP: ★**										
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Duster 2024	**Euro NCAP: N.D**										
ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-		472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-		-
Jogger	**Euro NCAP: ★★★**										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Sandero	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	13.190	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Essential	13.790	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
TCe 90 Expression	14.040	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Expression	14.640	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
Sandero Stepway	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5		328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328

DFSK — dfsk.es

500	**Euro NCAP: N.D.**										
500 Luxury	20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
500 Intelligent	22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
580	**Euro NCAP: ★★★**										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
Fengon 5	**Euro NCAP: ★★★**										
1.5 T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

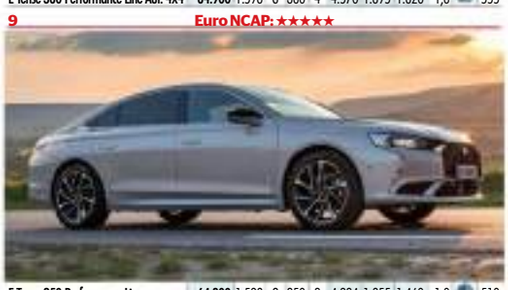
DODGE — amencars.es

Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
SXT	62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3		-
R/T	78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7		-
SRT Hellcat	140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8		-
Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
R/T	93.500	6.417	G	485	2	5.100	1.905	1.467	11,4		-
SRT Hellcat	135.500	6.166	G	717	2	5.100	1.905	1.467	16,8		-
Durango	**Euro NCAP: N.D.**										
GT	79.700	3.604	G	295	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
R/T	88.500	6.417	G	360	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
SRT Hellcat	155.500	6.166	G	710	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-

DS — dsautomobiles.es

3	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
4	**Euro NCAP: ★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D	130	2	4.595	1.906	1.631	5,5		555
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G	225	2	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G	300	4	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G	360	4	4.570	1.895	1.620	1,8		555
9	**Euro NCAP: ★★★★★**										



E-Tense 250 Performance Line	64.300	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 360 Performance Line 4x4	73.950	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 250 Rivoli+	66.200	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	75.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 250 Opera Premiere	74.150	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1.0		510
E-Tense 360 Opera Premiere 4x4	83.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1.0		510

EVO — drautomobiles.com/es

3	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G	114	2	4.135	1.750	1.568	6,7		-
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G	108	2	4.318	1.750	1.568	4,7		-
4	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G	114	2	4.325	1.765	1.640	7,7		-
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G	106	2	4.325	1.765	1.640	5,2		-
5	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G	127	2	4.325	1.815	1.640	7,5		-
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G	120	2	4.325	1.815	1.640	5,2		-
7	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Cross 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo Cross4 2.0 Turbo Diésel pick-up	25.400	1.999	D	136	4	5.315	1.830	1.815	-		-

FERRARI — ferrari.it

296 GTB	**Euro NCAP: N.D.**										
296 GTB	279.055	2.992	G	829	2	4.565	1.958	1.187	6,4		-
SF90	**Euro NCAP: N.D.**										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
12 Cilindri	**Euro NCAP: N.D.**										
12 Cilindri Coupé	412.141	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		270-
12 Cilindri Spider	486.646	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		-
812 Competizione	**Euro NCAP: N.D.**										
812 Competizione	560.000	6.496	G	830	2	4.696	1.971	1.276	-		-
F8 Tributo	**Euro NCAP: N.D.**										
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
Portofino M	**Euro NCAP: N.D.**										
Portofino M	233.971	3.855	G	620	2	4.594	1.938	1.318	-		-
Roma	**Euro NCAP: N.D.**										
Roma	220.000	3.855	G	620	2	4.656	1.974	1.301	-		272
Purosangue	**Euro NCAP: N.D.**										
Purosangue	430.000	6.496	G	725	4	4.973	2.028	1.589	-		473

FIAT — fiat.es

500	**Euro NCAP ★★★**										
1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Hatchback	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Cabrio	22.400	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
500 E	**Euro NCAP ★★★★★**										
500E Berlina 95	29.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	33.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	34.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 118	35.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 118	36.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio La Prima By Bocelli 118	40.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Firefly Turbo 120 Club	23.850	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Club	27.300	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	29.100	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Cross	25.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Cross	28.950	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Cross Auto.	30.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
Panda	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 Hybrid 70	14.550	999	G	70	2	3.653	1.643	1.551	5,2		225
Cross 1.0 Hybrid 70	17.550	999	G	70	2	3.705	1.662	1.657	5,4		225
Tipo	**Euro NCAP: ★★★**										
Hatchback 1.0 T3 100	22.100	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95	23.350	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	27.100	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 City Cross	23.850	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
600	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid	23.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,8		385
Hybrid La Prima	28.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,9		385
600e Red	34.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,1		360
600e La Prima	39.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,2		360

FORD — ford.es

Fiesta	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active X	25.700	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line X	25.795	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.5 EcoBoost 200 ST	30.998	1.496	G	200	2	4.048	1.735	1.490	6,7		311
Focus	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,5		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046	999	G	125	2	4.672	1.825	1.497	5,5		635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492	999	G	155	2	4.672	1.825	1.497	5,3		635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
Kuga	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoBoost 150 ST Line	34.332	1.496	G	150	2	4.614	1.883	1.661	6,4		412
FHEV 2.5 Duratec 180 ST Line Aut.	36.013	2.499	G	180	2	4.614	1.883	1.678	5,3		412
FHEV 2.5 183 ST Line Aut AWD	37.870	2.499	G	183	4	4.614	1.883	1.678	5,7		412
PHEV 2.5 243 ST Line Aut.	40.768	2.499	H	243	2	4.614	1.883	1.678	0,9		412
Explorer Eléctrico	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Rango Extendido RWD 77 kWh 286	47.465	-	E	286	2	4.468	1.871	1.630	13,9		470
Premium Rango Ex. RWD 77 kWh 286	50.485	-	E	286	2	4.468	1.871	1.630	14,7		470
Rango Extendido AWD 79 kWh 340	56.355	-	E	340	4	4.468	1.871	1.630	15,7		470
Premium Rango Ex. AWD 79 kWh 340	59.375	-	E	340	4	4.468	1.871	1.630	16,6		470
Explorer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
Mustang	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.396	12,5		332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.396	12,8		332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.382	12,1		408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8	69.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	11,7		408
GTD	398.500	5.163	G	800	2	4.810	1.916	1.382	-		-
Mustang Mach-E	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Mach-E RWD 269 CV 76 kWh	64.687	-	E	269	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872	-	E	269	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E RWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658	-	E	294	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067	-	E	351	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Puma	**Euro NCAP: ★★★★★**										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Bronco	**Euro NCAP: N.D.**										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546
Explorer 100% EV	**Euro NCAP: N.D.**										
Rango Extendido RWD 77 kWh	46.562	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	13,9		536
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	49.582	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	14,7		536
Rango Extendido AWD 79 kWh	55.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	15,7		536
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	58.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	16,6		536

HONDA — honda.es

Civic	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410
ZR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380
CR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617
e	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 154 5p Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
e:Ny1	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

HYUNDAI — hyundai.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
i10	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
i20	**Euro NCAP: ★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Tecno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352
i30	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
1.0 TGDi 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.0 TGDi 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5		395
1.0 TGDi 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7		395
1.0 TGDi 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4		381
CW 1.0 TGDi 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3		602
CW 1.0 TGDi 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1		602
Fastback 1.0 TGDi 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5		450
Fastback 1.5 TGDi 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7		450
Fastback1.5 TGDi 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1		450
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4		450
BAYON	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 MPI Essence	16.490	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,4		411
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
IONIQ 6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416
IONIQ 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480
Kona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TGDi 120 Klass	23.590	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGDi 120 48V Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V Tecno	27.040	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V N Line	28.740	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 7DCT Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Kona 2024	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466
Nexo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric FCEV 163 Style 5p Aut.	69.000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
Santa Fe	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 CRDi 150 Essence 5p 7plz S/S	34.900	1.995	D	150	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S	39.900	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S Aut.	42.100	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.4 GDi 184 Tecno 4x4 5p 7plz S/S Aut.	50.150	2.360	G	185	4	4.770	1.890	1.680	-		547
Staria	**Euro NCAP: N.D.**										
Staria Style 2.2 CRDi AT. 7 plazas	52.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Tecno 2.2 CRDi AT. 9 plazas	54.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Maxx 2.2 CRDi AT. 9 plazas	62.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Tucson	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDi 150 Klass	27.400	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,7		620
1.6 CRDI 115 Klass	29.000	1.598	D	115	2	4.500	1.865	1.650	5,3		620
1.6 T-GDi 150 Maxx 48V	31.700	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,5		620
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 230 Maxx 6AT	34.950	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,6		616
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	35.050	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,3		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT 4x4	38.550	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,8		546
1.6 CRDi 136 Tecno 48V DCT	39.500	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,4		546
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 230 Tecno 6AT	39.640	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
1.6 T-GDi 180 Style 48V DCT 4x4	44.750	1.598	G	180	4	4.500	1.865	1.650	7,1		577
Híbrido 1.6 T-GDi HEV Style 6AT 4x4	47.150	1.598	G	230	4	4.500	1.865	1.650	6,4		616
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Maxx	39.790	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Style	48.590	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558

INEOS — ineosgrenadier.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Grenadier	**Euro NCAP: ★★★★★**										
UW 3.0 Turbo Gasolina 2 plazas	73.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 2 plazas	73.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		
UW 3.0 Turbo Gasolina 5 plazas	74.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 5 plazas	74.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		
SW 3.0 Turbo Gasolina Fieldmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Fieldmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
SW 3.0 Turbo Gasolina Trialmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Trialmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
QM 3.0 Turbo Gasolina	73.943	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
QM 3.0 Turbo Diesel	73.493	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-

JAGUAR — jaguar.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
E-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6,4		470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6,5		470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 i4 250 Pure AWD 5p Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD 5p Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure 5p	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD 5p Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure 5p Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD 5p Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD 5p Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD 5p Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
I-Pace	**Euro NCAP: N.D.**										
S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
XE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
XF	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	g	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JEEP — jeep.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Avenger	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380-
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
Compass	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Renegade	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee	**Euro NCAP: N.D.**										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA — kia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ceed	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech 5p ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 136 Concept 5p Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) 5p Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
e-Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Picanto	**Euro NCAP: ★★★**										
1.0 DPI 67 Concept	11.279	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI 67 GT Line	13.442	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
1.2 DPI 84 GT Line	13.493	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.0 DPI 67 AMT GT Line	14.343	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.2 DPI 84 AMT GT Line	14.843	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,5		255
1.0 T-GDI 100 GT Line	15.342	998	G	100	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
ProCeed	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594
Rio	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2 DCT	45.660	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,6		187

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x2 DCT	50.660	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,7		187
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4 DCT	55.170	1.598	H	215	4	4.810	1.900	1.695	7		187
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	48.376	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	5,9		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2	53.796	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	6,4		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	55.896	2.151	D	193	4	4.810	1.900	1.695	6,6		187
1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4	55.173	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
1.6 T-GDI PHEV Emotion 4x4	59.223	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI 150 Concept	25.980	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,7		591
1.6 CRDI 115 Concept	28.900	1.598	D	115	2	4.515	1.865	1.645	5,2		571
1.6 T-GDI MHEV 150 Drive	30.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 CRDI MHEV 136 Concept	30.500	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	4,9		526
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech	32.905	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Drive	33.920	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	5,6		587
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech 7DCT	35.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,4		562
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4	38.700	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,4		526
1.6 T-GDI MHEV 150 GT Line 7DCT	40.105	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Tech 4x4	40.350	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	6,3		587
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4 7DCT	40.800	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,8		526
1.6 T-GDI MHEV 180 Tech 4x4 7DCT	41.050	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	7,0		562
1.6 T-GDI MHEV 180 GT Line 4x4 7DCT	46.725	1.598	G	180	2	4.515	1.865	1.645	7,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Drive 4x4 Aut.	43.650	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Tech 4x4 Aut.	46.550	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 GT Line 4x4 Aut.	52.350	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
Stinger	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.3 T-GDi 366 GT 4x4 5p ISG Aut.	59.875	3.342	G	366	4	4.830	1.870	1.400	10,5		406
Stonic	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	16.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	17.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Concept	18.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.2 DPI 84 Drive	18.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	19.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	20.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	20.482	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line	21.542	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,6		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	21.642	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	22.842	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
XCeed	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi 120 Concept 5p ISG	19.913	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.0 T-GDi 120 Drive 5p ISG	21.127	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Drive	23.078	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Concept	23.103	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.0 T-GDi 120 Tech 5p ISG	23.428	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Drive	24.003	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.377	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,2		426
1.6 MHEV 136 Tech DCT	26.820	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,3		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	26.878	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 T-GDi 204 Emtion DCT	31.803	1.591	G	204	2	4.395	1.826	1.483	7,1		426
1.6 PHEV eDrive	28.342	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
1.6 PHEV eMotion	32.752	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
EV6	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD 170 58kWh	49.220	-	E	170	2	4.680	1.880	1.550	16,6		542
RWD 229 77kWh	53.122	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	16,5		542
RWD 229 77kWh GT Line	58.722	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	17,2		542
AWD 325 77kWh GT Line	62.722	-	E	325	4	4.680	1.880	1.550	18,0		510
AWD 585 77kWh GT	70.420	-	E	585	4	4.680	1.880	1.550	22,7		542
EV9	**Euro NCAP: N.D.**										
AWD GT-Line 7 plazas	85.100	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880
AWD GT-Line 6 plazas	86.200	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880

KTM — ktm.com/es/x-bow/

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
X-Bow	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 285 GT	97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R	78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR	113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-

LAMBORGHINI — lamborghini.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Huracán	**Euro NCAP: N.D.**										
EVO 5.2 V10 640 2p	249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p	274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé	338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	**Euro NCAP: N.D.**										
S	265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante	296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616

LANCIA — lancia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ypsilon	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV Edizione Limitata Cassina	39.999	-	E	156	2	4.080	1.768	1.440	14,3		309

LAND ROVER — landrover.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Defender	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
90 SE D250 AWD 3p	80.450	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC SE D250 AWD 3p	85.500	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
110 SE D250 AWD 5p	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7		857
110 P400e AWD 5p	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6		670
110 SE P400 AWD 5p	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5		857
110 V8 AWD 5p	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8		857
130 SE D250 AWD 5p	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9		1015
130 SE P400e AWD 5p	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5		1015
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D	249	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D	300	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G	360	4	4.956	2.000	1.888	10,4		723
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D	163	2	4.597	2.069	1.727	6,3		454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D	163	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D	204	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2		454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6		454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4		454
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575

Una publicación de
GRUPO V
www.grupov.es

FERNANDO ALONSO
EDICIÓN COLECCIONISTA
Altagama Coches

NUEVO ESPECIAL
YA EN TU KIOSCO

- TODA SU TRAYECTORIA
- ASÍ PILOTA ALONSO
- SUS GRANDES RIVALES
- TODOS LOS COCHES QUE HA PILOTADO
- COMPAÑEROS DE EQUIPO
- LOS CASCOS DE ALONSO
- VICTORIAS EN LE MANS
- FIGURAS CLAVE EN SU CARRERA
- RÉCORDS Y ESTADÍSTICAS
- MUSEO FERNANDO ALONSO

EL ESPECIAL MÁS COMPLETO JAMÁS PUBLICADO SOBRE FERNANDO ALONSO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 D165 FWD MHEV 5p	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV 5p Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 D200 AWD MHEV 5p Aut. S	60.800	1.999	G	204	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV 5p Aut.	45.550	1.997	D	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV 5p Aut. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
1.5 P300e AWD MHEV 5p Aut.	81.200	1.498	H	309	4	4.371	1.904	1.649	1,5		472
Range Rover Sport	**Euro NCAP: N.D.**										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

LEXUS

lexusauto.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
ES	**Euro NCAP: ★★★★★**										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
NX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	**Euro NCAP: N.D.**										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
LM	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	**Euro NCAP: N.D.**										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

LOTUS

lotuscars.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Emira	**Euro NCAP: N.D.**										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	**Euro NCAP: N.D.**										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA

mahindra.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
KUV100	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 82 K6+ 5p	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 5p	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243

MASERATI

maserati.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ghibli	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	g	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535
Modena	96.100	1.995	G	330	4	4.846	1.948	1.670	8,8		535
Trofeo	129.200	3.000	G	530	4	4.846	1.948	1.670	11,2		535
MC20	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé V6 630	265.388	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.221	11,6		150
Gelo V6 630	300.500	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.218	11,6		150

MAZDA

mazda.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Origin	20.606	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Homura	21.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Zenith	22.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Signature	23.781	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Pure Plus	24.225	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile	25.454	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile Comfort	26.579	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Select	27.994	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	4,0		286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 4p S/S	27.182	1.998	G	122	2	4.660	1.795	1.440	6,0		450
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 5p S/S	26.682	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,2		358
2.0 Skyactiv-G 122 Zenith 5p S/S	29.032	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,7		358
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 4p S/S	29.682	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.182	1.998	G	186	2	4.460	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p	32.032	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p Aut.	34.332	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p	30.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p S/S	32.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	4,4		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	4,7		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky Aut.	41.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.5 Skyactiv-G 194 Zenith Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.870	1.840	1.450	6,7		480
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 5p	30.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G Zenith White Aut.	37.375	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 5p	32.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	4,6		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.2 Skyactiv-D Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.805	1.840	1.480	4,8		522
WGN 2.5 Skyactiv-G Zen Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.805	1.840	1.480	6,8		522
CX-3	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.8 Skyactiv-D 115 Evolution 5p S/S	21.845	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,4		350
1.8 Skyactiv-D 115 Zenith 5p S/S Aut.	25.650	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,9		350
2.0 Skyactiv-G 121 Evolution 5p Aut.	23.245	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,1		350
2.0 Skyactiv-G 121 Origin 5p S/S	20.645	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,2		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p S/S	27.750	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	7		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p Aut.	29.550	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	6,7		350
CX-30	**Euro NCAP: N.D.**										
1.8 Skyactiv-D 116 Evolution 5p S/S Aut.	34.025	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	5,0		430
1.8 Skyactiv-D 116 Origin 5p S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin 5p S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 e-Skyactiv G 2WD Center Line Plus	32.683	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,5		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Center Line AT	35.083	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,9		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Advantage	34.683	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,5		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Advantage AT	38.183	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,5		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Homura Plus AT	40.983	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,9		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Center Line Plus	35.683	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Homura	40.583	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		510
2.2 Skyactiv-D 2WD Center Line Plus AT	39.583	2.191	D	184	2	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.2 Skyactiv-D 4WD AT Newground	45.683	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.5 e-Skyactiv G 2WD AT Homura Plus	41.683	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,2		522
2.5 e-Skyactiv G 4WD AT Newground	44.683	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
CX-60	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★**										
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**										
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130

MAXUS

maxus-motor.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EUNIQ	**Euro NCAP: N.D.**										
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV	**Euro NCAP: N.D.**										
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-

MERCEDES-BENZ

mercedes-benz.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
AMG GT 4-Door Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T	**Euro NCAP: N.D.**										
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551
CLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460
CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shhoting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505
Clase A	**Euro NCAP: N.D.**										
A 180 136 5p	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 5p	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 5p	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 5p	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 5p	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335
A 250e 5p	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic 5p	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ 5p 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ 5p 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B	**Euro NCAP: ★★★★★**										
180 136 5p	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 5p	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 5p	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 5p	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 5p	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445
Clase C	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490
CLE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4		420
Clase E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E 200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9		540
E 220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7		540
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1		540
E 300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2		540
E 300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5		370
E 300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3		370
E 220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6		640
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5		640
E 220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8		640
E 300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6		640
E 300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7		480
E 300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3		480
220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6		360
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8		360
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,9		360
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5		360
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3		385
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3		405
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6		405
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,7		405
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2		405
Clase G	**Euro NCAP: N.D.**										
G 400 d 330 5p 9G-T	148.225	2.925	D	330	4	4.874	1.984	1.969	11		667
G 500 422 5p 9G-T	158.738	3.982	G	422	4	4.817	1.931	1.969	14,9		454
G 63 AMG 585 5p 9G-T	216.854	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,11		454
Clase S	**Euro NCAP: N.D.**										
S 350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0		550
S 350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4		550
S 580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6		350
S 63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4		330
Clase V	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6		610
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6		1410
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6		1030
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
EQA	**Euro NCAP: N.D.**										
250	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
250+	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
EQB	**Euro NCAP: N.D.**										
250	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
250+	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2		495
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.484	1.834	1.667	18,2		495
EQC	**Euro NCAP: N.D.**										
400 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-		500
EQE	**Euro NCAP: N.D.**										
300	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
EQE SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
350+	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5		520
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1		520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3		520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
EQS	**Euro NCAP: N.D.**										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7		610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5		610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21.4		610
EQS SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5		645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6		645
EQV	**Euro NCAP: N.D.**										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-		1030
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7		435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6		435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1		435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9		435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5		570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9		570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5		565
GLC	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2		600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2		600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4		600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6		600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2		545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2		545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4		545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6		545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLE	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1		630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3		630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7		630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655
Clase GLS	**Euro NCAP: N.D.**										
GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520
Marco Polo	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d tD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670
SL	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240
AMG GT COUPÉ	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321

MG

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
ZS	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automatico Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
HS	**Euro NCAP: ★★★★**										
EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
HS 1.5 Turbo Man. Comfort	26.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut. Comfort	28.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
1.5 Turbo Man. Luxury	29.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut.. Luxury	31.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
4 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363
5 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Marvel R ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										

Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357

MINI

mini.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460
MINI 3p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
MINI 5p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 5p Essential	31.350	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Classic	33.360	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Favoured	36.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,1		275
Cooper C 5p John Cooper Works	39.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,2		275
Cooper S 5p Essential	35.350	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Classic	37.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Favoured	40.830	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p John Cooper Works	43.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,4		275
ACEMAN	**Euro NCAP: N.D.**										

Aceman E Essential	37.250	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E Classic	41.920	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E Favoured	44.420	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman E John Cooper Works	45.530	-	E	184	2	4.079	1.754	1.514	14,1		300
Aceman SE Essential	40.850	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE Classic	46.520	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE Favoured	48.020	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300
Aceman SE John Cooper Works	49.130	-	E	218	2	4.079	1.754	1.514	14		300

MITSUBISHI

mitsubishi-motors.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Colt	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PHEV Motion 4WD	38.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki 4WD	40.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki+ 4WD	44.300	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
Space Star	**Euro NCAP: ★★★★**										
120 MPI 80 Spirit 5p S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Motion 5p S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1		235
ASX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100T Motion	21.390	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	5,8		422
130T MHEV Motion	22.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,7		422
130T MHEV Kaiteki	25.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,8		422
130T MHEV Motion DCT	27.690	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,9		42
160 HEV Kaiteki	29.190	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7		305
160 HEV Kaiteki+	32.690	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7		305

MORGAN

morgan-motor.co.uk

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Plus	**Euro NCAP: N.D.**										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0		-
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9		-
Super	**Euro NCAP: N.D.**										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9		-

NISSAN

nissan.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ariya	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Advance 63 kWh 4x2	47.900	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 63 kWh 4x2	52.400	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh 4x2	57.900	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh e-4orce	60.900	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2		422
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
Leaf	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 40kWh 150 Acenta 5p Aut.	25.200	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 N-Connecta 5p Aut.	26.991	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 Tekna 5p Aut.	29.801	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**										

1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	31.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	34.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Design	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Acenta	34.300	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Connecta	37.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Connecta	40.450	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Design	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Tekna	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna Premium	42.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 CVT Tekna Premium	44.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Design	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna Premium	44.960	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9		504
e-Power 190 Acenta	36.700	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 N-Connecta	40.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 N-Design	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 Tekna	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
e-Power 190 Tekna Premium	47.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
X-Trail	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485

OPEL

opel.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Electric	39.690	-	E	156	2	4.374	1.860	1.441	14,8		352
Corsa 2024	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 75 Edition 5p S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3		309
1.2T 100 Edition 5p S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
1.2T 100 GS 5p S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
Hybrid 100 Edition 5p S/S	20.450	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 100 GS 5p S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 136 GS 5p S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6		309

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Corsa-e	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV 50kWh 136 Edition 5p Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8		267
BEV 54kWh 156 GS 5p Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3		267
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7		350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6		350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4		350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0		350
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4		310
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Gasolina 130 Design&Tech	25.625	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,1		514
1.5 Diesel 130 Design&Tech	28.325	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,9		514
1.2 Gasolina 130 GS Line	29.020	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,2		514
1.5 Diesel 130 Aut. Business Edition	31.135	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
1.5 Diesel 130 Aut. GS Line	32.580	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
PHEV 1.6T 225 Business Edition	39.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 225 GS Line	40.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 300 4x4 GSe	57.600	1.598	G	300	4	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PEUGEOT											**peugeot.es**
208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active PureTech 75	18.350	1.199	G	75	2	4.055	1.745	1.430	5,4		309
Active PureTech 100	19.550	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5		309
Allure PureTech 100	21.150	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,1		309
GT PureTech 100	23.450	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,2		309
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,5		309
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800	1.199	G	136	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
E-208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active 100 kW	33.750	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
Allure 100 kW	35.550	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
GT 100 kW	37.650	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	16		265
Active 115 kW	38.650	-	E	156	2	4.055	1.745	1.430	14,4		265
2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Active 5p S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure 5p S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 GT 5p S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
e-2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
136 50KWh Active 5p Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7		434
156 54KWh Active 5p Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh Allure 5p Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434
3008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Active	27.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Active	28.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure	30.100	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Allure	31.450	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure EAT8	32.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,5		520
PureTech 130 GT	32.700	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,3		520
BlueHDi 130 Allure EAT8	33.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,2		520
BlueHDi 130 GT	34.050	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 180 GT EAT8	38.100	1.598	G	181	2	4.447	1.841	1.624	6,9		520
Hybrid 225 e-EAT8 Allure	39.000	1.598	H	225	2	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Hybrid 300 e-EAT8 GT Pack	49.700	1.598	H	300	4	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Active Pack Hybrid 136 e-DC6	35.540	1.199	G	136	2	4.447	1.841	1.624	5,6		520
3008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
308	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420
408	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Active Pack	35.149	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Active Pack EAT8	37.920	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Active Pack EAT8	39.050	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37.950	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	40.720	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.850	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 GT	40.250	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 GT EAT8	43.020	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	44.150	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
5008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
136 Hybrid e-DCS6 Allure	39.660	1.199	G	136	2	4.791	1.895	1.694	5,8		748
136 Hybrid e-DCS6 GT	43.460	1.199	G	136	2	4.791	1.895	1.694	5,8		748
196 Plug-In Hybrid e-DCS7 Allure	46.160	1.598	H	196	2	4.791	1.895	1.694	1		748
196 Plug-In Hybrid e-DCS7 GT	50.460	1.598	H	196	2	4.791	1.895	1.694	1		748
213 E-5008 Eléctrico Allure	49.160	-	E	213	2	4.791	1.895	1.694	17,7		748
213 E-5008 Eléctrico GT	53.460	-	E	213	2	4.791	1.895	1.694	17,9		748
508	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	38.510	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	40.660	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 Allure Pack e-EAT8	49.610	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
1.2 PureTech 130 GT EAT8	39.760	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	41.909	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		487
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		530
POLESTAR											**polestar.com/es**
Polestar 2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		446
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Polestar 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Single Motor	65.900	-	E	272	2	4.840	1.534	1.614	17,7		541
Long Range Dual Motor	72.900	-	E	544	4	4.840	1.534	1.614	18,6		541
Polestar 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Range Dual Motor	81.900	-	E	299	4	4.900	1.968	1.614	18,9		516
Long Range Dual Motor	88.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	19,7		516
Long Range Dual Motor Performance	95.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	22,1		516
PORSCHE											**porsche.es**
718 Boxster	**Euro NCAP: N.D.**										
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4		275
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275
GTS 4.0	102.112	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,9		270
GTS 4.0 PDK	105.825	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,1		270
Spyder	116.246	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
Spyder PDK	119.470	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
718 Cayman	**Euro NCAP: N.D.**										
Cayman	69.010	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.286	9,3		312
Cayman PDK	72.234	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.295	8,9		312
Cayman T	79.373	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	9,4		312
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	01.822	1.267	13,2		125
911	**Euro NCAP: N.D.**										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupe	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupe PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupe	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupe PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Coupe 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
911 2025	**Euro NCAP: N.D.**										
Carrera Coupé	149.302	2.981	G	394	2	4.542	1.852	1.338	10,1		135
Carrera GTS Coupé	198.102	3.591	G	541	2	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Carrera GTS Coupé	207.444	3.591	G	541	4	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Macan EV	**Euro NCAP: N.D.**										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	**Euro NCAP: N.D.**										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491
bateria Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17		491
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
4S bateria Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RAM — amencars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1500	**Euro NCAP: N.D.**										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5		-
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3		-

RENAULT — renault.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
5 E-Tech	**Euro NCAP: N.D.**										
5 E-Tech 1150 CV 52 kWh techno	31.584	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
5 E-Tech 1150 CV 52 kWh iconic cinq	33.504	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
Captur	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	21.039	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TCe 90 techno	23.270	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TCe 100 GLP Evolution	22.688	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TCe 100 GLP techno	24.046	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TCe 140 MHEV techno	25.598	1.333	G	140	2	4.227	1.797	1.576	5,8		422
TCe 160 MHEV EDC techno	28.120	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
TCe 160 MHEV EDC esprit Alpine	31.030	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid Evolution	26.665	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	28.896	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	31.806	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
Clio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TCe 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dCi 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	**Euro NCAP: N.D.**										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477
Arkana	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Symbioz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	32.026	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	33.466	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid iconic	34.906	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
Austral	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
TCe 140 MHEV Equilibre	30.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 160 MHEV Techno Espirit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Espirit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Espirit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Mégane	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 TCe 115 Life 5p S/S	19.515	1.333	G	115	2	4.359	1.814	1.447	5,8		384
1.5 BluedCi 115 Life 5p S/S	20.593	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,4		384
1.3 TCe 140 Zen	22.731	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	5,9		384
1.3 TCe 140 Zen EDC	24.317	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	6,0		384
1.5 BluedCi 115 Zen EDC	25.433	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,6		384
1.3 TCe 160 Zen EDC	27.001	1.333	G	160	2	4.359	1.814	1.447	6,1		384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Life 5p S/S	20.280	1.333	G	115	2	4.626	1.814	1.449	5,8		521
Sport Tourer 1.5 Blue dCi 115 Life	21.358	1.461	D	115	2	4.626	1.814	1.449	4,4		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen	23.498	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen EDC	25.082	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,0		521
S. Tourer 1.3 TCe 160 RS Line EDC	27.986	1.333	G	160	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer E-TECH Intens	31.080	1.598	G	160	2	4.626	1.814	1.449	1,3		389
Megane E-TECH	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
evolution EV60 super charge	41.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 optimum charge	41.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
ionic EV60 optimum charge	47.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
Twingo	**Euro NCAP: ★★★★**										
Electric R80 Bateria 20 kWh Techno	24.540		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Electric R80 Bateria 20 kWh SL Urban	25.440		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Twizy	**Euro NCAP: ★★**										
Electric Life 45	12.105	-	E	5	2	2.337	1.234	1.454	-		31
Electric Life 80	12.985	-	E	11	2	2.337	1.234	1.454	-		31
ZOE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric R110 40kWh Equilibre	34.780	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R110 50kWh Evolution	36.530	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R135 50kWh Iconic	38.430	-	E	135	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Kangoo	**Euro NCAP: N.D.**										
Authentic 1.5 Blue dCi 75	25.493	1.461	D	75	2	4.486	1.919	1.838	5,4		775
Authentic 1.3 TCe 130	26.138	1.333	G	130	2	4.486	1.919	1.838	6,6		775
Electric E-TECH EV Equilibre	38.028	-	E	122	2	4.486	1.860	1.808	-		-
Scenic	**Euro NCAP: N.D.**										
evolution autonomía estándar confort	38.703	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno autonomía estándar confort	41.613	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno gran autonomía	45.493	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	16,8		545
esprit Alpine gran autonomía	48.015	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
iconic gran autonomía	49.373	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
Rafale	**Euro NCAP: N.D.**										
techno E-Tech full hybrid	41.807	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528
esprit Alpine E-Tech full hybrid	46.172	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528

ROLLS ROYCE — rolls-roycemotorcars-madrid.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cullinan	**Euro NCAP: N.D.**										
V12	290.000	6.749	G	571	4	5.341	2.164	1.835	15,6		560
Ghost	**Euro NCAP: N.D.**										
6.6 V12 570 4p Aut.	306.473	6.592	G	571	2	5.399	1.948	1.550	13,6		490
EWB 6.6 V12 570 Aut.	352.763	6.592	G	571	2	5.569	1.948	1.550	13,7		490
Phantom	**Euro NCAP: N.D.**										
6.75 V12 4p Aut.	480.504	6.749	G	571	2	5.842	1.990	1.638	14,8		460
EWB 6.75 V12 Aut.	565.484	6.749	G	571	2	6.092	1.990	1.640	14,7		460

SEAT — seat.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Reference	18.650	999	G	95	2	4.138	1.780	1.543	5,4		400
1.0 TGI 90 Reference	19.940	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 Style	20.300	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 Style DSG	22.750	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 Style	21.240	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 X-Perience	22.210	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 X-Perience DSG	25.125	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 FR	23.160	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,3		400
1.0 TSI 110 FR DSG	25.855	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 FR	24.180	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.5 TSI 150 DSG FR	28.240	1.498	G	150	2	4.138	1.780	1.543	6,1		400
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Reference	24.540	999	G	110	2	4.363	1.841	1.601	5,4		510
2.0 TDI 115 Reference	28.080	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style	30.030	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style DSG	32.510	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
2.0 TDI 150 Style	33.350	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 Style DSG	35.980	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 X-Perience DSG 4Drive	40.078	1.968	D	150	4	4.363	1.841	1.601	4,7		510
Ibiza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI 80 Reference	14.100	999	G	80	2	4.059	1.780	1.444	5,3		355
1.0 TGI 90 Reference	17.920	999	G	90	2	4.059	1.780	1.444	3,7		262
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 110 Style	22.990	999	G	110	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
1.5 TSI 130 Style	23.710	1.498	G	131	2	4.368	1.800	1.456	5,4		380
1.5 EcoTSI 150 Xcellence	25.150	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Xcellence	26.580	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,6		380
2.0 TDI 150 DSG7 Xcellence	28.090	1.968	D	150	2	4.368	1.800	1.456	4,3		380
1.4 e-Hybrid Xcellence	33.280	1.395	G	204	2	4.368	1.800	1.456	1,2		270
Sportstourer 1.5 TSI 130 Style	25.070	1.498	G	131	2	4.642	1.800	1.448	5,4		617
Sportstourer 1.5 EcoTSI 150 Xcellence	26.310	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 1.5 eTSI 150 DSG Xcellence	28.010	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG Xcellence	30.300	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,5		617
Sportstourer 1.4 e-Hybrid Xcellence	34.480	1.395	G	204	2	4.642	1.800	1.448	1,2		470
Tarraco	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoTSI 150 Style 5p S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style 5p S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus 5p S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	**Euro NCAP: N.D.**										
2WD 80 kWh	63.500	-	E	299	2	4.710	1.930	1.620	15,2		434
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA — skoda.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Fabia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380

SUSCRÍBETE POR 1 AÑO

12 REVISTAS AL PRECIO DE 10

39'90 €

Una publicación de GRUPO V
www.grupov.es

suscripciones@grupov.es o llama al 91 662 21 37

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
Kamiq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence 5p S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	23.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design 5p S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	26.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400
Karoq	**Euro NCAP: ★★★★★**										

1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Selection	35.005	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Selection	34.995	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Selection DSG	37.005	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 150 DSG 4X4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521
Kodiaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG	45.425	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
2.0 TDI 150 DSG	47.400	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 190 DSG	50.450	1.968	D	190	2	4.758	1.864	1.659	6		-
Octavia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Ambition 5p	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition 5p	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610
Scala	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
Superb 2024	**Euro NCAP: N.D.**										

1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Enyaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	47.400	-	E	180	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85	52.800	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85X	55.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85 Sportline	57.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV RS	62.100	-	E	340	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	49.200	-	E	180	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85	54.600	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85X	57.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85 Sportline	59.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV RS	63.900	-	E	340	4	4.653	1.879	1.622	-		570

SMART — smart.es

#1	**Euro NCAP: N.D.**										

Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	2	4.300	1.822	1.636	18,2		288
#3	**Euro NCAP: N.D.**										

Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

SSANGYONG — ssangyong.es

Korando	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 G15T 163 Limited 4x4 5p S/S Aut.	32.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		551
1.5 G15T 163 Line 5p S/S	20.750	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,5		551
1.5 G15T 163 Urban 5p S/S Aut.	26.000	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,9		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S	25.500	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	5,7		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S Aut.	27.600	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	6,1		551
1.6 D16T 163 Limited 4x4 5p Aut.	34.750	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,8		551
Rexton	**Euro NCAP: N.D.**										
D22 DTR Pro 7 plazas	39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas	43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas	51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
Torres	**Euro NCAP: N.D.**										

G15T 4X2 Trend	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Life	34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Trend GLP	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G15T 4X2 Life AT	37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G15T 4X4 Adventure AT	41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G15T 4X4 Adventure AT GLP	44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463
Tivoli	**Euro NCAP: ★★★★**										
G12T 128 Line	17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line	17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.	21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.	27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	**Euro NCAP: ★★★★**										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

SUBARU — subaru.es

Forester	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHybrid Sport Plus	35.400	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive	37.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive Plus	39.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
Impreza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHYBRID Urban	31.250	1.995	G	150	4	4.475	1.775	1.515	-		340
Levorg	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i 150 Sport 5p S/S Lineartronic	28.900	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	7,2		522
2.0i GLP 150 Sport 5p S/S Lineartronic	30.650	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	8,5		522
Outback	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5i 175 Sport AWD 5p Lineartronic	32.900	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	-		559
2.5i GLP Executive AWD Lineartronic	38.400	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
2.5i GLP 175 Sport AWD Lineartronic	34.650	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
BRZ	**Euro NCAP: ★★★★★**										
BRZ	39.500	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,8		237
Solterra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Trek	50.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	16,1		452
Touring	55.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	18		441
XV	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6i 114 Sport 5p S/S CVT	23.300	1.600	G	114	4	4.465	1.800	1.595	-		-
2.0i 156 Sport Plus 5p S/S CVT	29.400	1.995	G	154	4	4.465	1.800	1.595	6,9		-

SUZUKI — auto.suzuki.es

Ignis	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid Red&White	14.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 Mild Hybrid GLE	15.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid Red&White	16.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid GLX	16.610	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	17.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid CVT GLX	17.800	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		260
S-Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										

1.4T Mild Hybrid S1	24.945	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid S2	26.145	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S2	28.020	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,8		430
1.4T Mild Hybrid S3 Aut.	31.005	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,7		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 Aut.	32.800	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	6,1		430
Swift 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 S1 MHEV	20.100	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 MHEV	21.800	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 AUT. MHEV	23.300	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
1.2 S2 4WD S2 MHEV	23.300	1.197	G	83	4	3.860	1.735	1.495	4,9		265
1.2 S3 MHEV	22.700	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S3 AUT. MHEV	24.200	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
Vitara	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289
Across	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
Swace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM — swmmotors.es

G01	**Euro NCAP: ★★★**										
F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA — teslamotor.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Model 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-		340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Model Y	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Model S	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Performance Plaid 5p Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Model X	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-		1273
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-		1141

TOYOTA — toyota.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Aygo X Cross	**Euro NCAP: ★★★★**										
Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7		231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8		231
Camry											
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
C-HR	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		3102
Corolla	**Euro NCAP: N.D.**										
Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0		361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Corolla Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9		414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5		414
GR Supra	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3		290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
Land Cruiser	**Euro NCAP: N.D.**										
2.8 180D GX 5p	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		621
2.8 180D VX 5p Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		553
Prius	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Proace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-		180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plzAut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-		550
RAV4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
220H 218 Business 5p S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-		580
220H 222 Business 4x4 5p e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-		580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Highlander	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0		579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2		579
bZ4X	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Advance 4X2	48.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Advance 4X4	51.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X2	52.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X4	55.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Yaris	**Euro NCAP: ★★★★★**										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0		286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Businnes Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
GR Yaris 2024 RZ Manual 4x4	47.500	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
GR Yaris 2024 RZ Automático 4x4	55.000	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	9,5		174
GR Yaris 2024 RZ Man. 4x4 Ogier LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
GR Yaris 2024 RZ M.. 4x4 Rovanperä LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
Yaris Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
Mirai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Vision	65.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
GR 86	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7		226

VOLKSWAGEN — volkswagen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arteon	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	41.220	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		563
2.0 TDI 150	42.450	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	4,8		563
2.0 TDI 150 DSG	46.150	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	5,1		563
2.0 TSI 190 DSG	48.025	1.984	G	190	2	4.866	1.871	1.450	7,2		563
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460	1.395	G	218	2	4.866	1.871	1.450	1,3		445
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850	1.968	D	200	2	4.866	1.871	1.450	5,5		563
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		565
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Golf	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 115	26.035	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG	27.640	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 115 Life	28.380	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 TSI 115 Más	28.575	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
GTI 2.0 TSI 265 DSG	44.735	1.984	G	265	2	4.289	1.789	1.478	7,1		374
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5		611
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4		611
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2		611
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,7		611
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8		611
ID.3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 150 kW 58 kWh	34.640		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15		385
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,2		385
ID.4	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pro 286 CV 77 kWh	43.460		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,5		543
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,3		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,8		543
GTX 340 CV 77 kWh	55.310		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1		543
ID.5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	46.720		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
GTX 340 CV 77 kWh	57.230		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4		549
ID.7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	57.055		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1		532
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
ID.Buzz	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
Passat 2024	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2		690
Polo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5		351

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6		351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
Taigo	**Euro NCAP: N.D.**										

1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5		438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9		438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0		438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1		438
T-Cross	**Euro NCAP: N.D.**										

1.0 TSI 95 5p S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 95 5p S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 95 5p S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 150 R-Line 5p S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9		385
T-Roc	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0		445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6		445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0		445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8		445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-		284
Tiguan	**Euro NCAP: ★★★★★**										

1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1		652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4		652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3		652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4		652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6		652
Touareg	**Euro NCAP: N.D.**										
3.0 TDI V6 231 Premium 4M 5p tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 231 Pure 4M 5p tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9		810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4		810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7		610

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8		610
Amarok	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6		-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9		-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1		-
Touran	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6		743
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 Edition 5p	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport 5p DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743

VOLVO

volvo.es

EX30	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Motor	36.770		E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7		325
Single Motor Extended Range	42.034		E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7		325
Twin Motor	48.265		E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3		325
EX90	**Euro NCAP: N.D.**										
Twin Ultra	104.895		E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9		692
Twin Performance Ultra	109.900		E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1		692
EC40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	44.600		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	52.880		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
C40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	48.884		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	57.343		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
S60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9		390
S90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
V60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4		529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5		529
V90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Momentum Pro Aut.	57.150	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Momentum Pro Aut.	61.650	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B4 R-Design Aut.	61.740	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
XC40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										

Essential B3	42.600	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,5		443
Core B3	45.500	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B3	48.070	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B3	50.700	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Core B4	48.000	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B4	50.500	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B4	53.150	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
EX40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential Single Motor	46.600	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
EX40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										

Essential Single Motor	46.600	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441

TU REVISTA DE motos

PRUEBAS • COMPARATIVAS • GUÍA DE PRECIOS • NOTICIAS • PRODUCTOS

FOREVER DESDE 1974

GOLF

Nuevo Golf
50 años de un icono

¿Por qué hay cosas que duran para siempre? ¿Por qué otras, por el contrario, no? Piénsalo. En un mundo como el de hoy, donde todo parece fugaz y vacío, solo nos queda seguir persiguiendo aquellas cosas que llegan, que pesan, que dejan una marca que el tiempo no podrá borrar jamás. Como esa tarde, esa frase o ese instante. **Como Golf. Nuevo Golf desde 23.600€*.**

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Volkswagen Nuevo Golf Base 1.5 TSI 85 kW (115 CV) 6 vel. (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario, y bonificaciones de Volkswagen Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 30/09/2024 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 15.000€ con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Gama nuevo Golf: consumo combinado WLTP (litros/100km) de 0,3 a 5,8. Emisión CO_2 combinat WLTP (7 a 131). Modelo visualizado nuevo Golf eHybrid con opcionales.